der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



MÄRZ

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

3/82



1



2

Werklokomotiven



3

Bild 1 Diese Bn2t-Dampfspeicherlok mit Innenzylindern gehörte der Brikettfabrik Domsdorf (b. Doberlug-Kirchhain) des Braunkohlenkombinates (BKK) Lauchhammer und war mit der Bezeichnung F 26-15-B2 im Einsatz. Herstellerangaben sind von dieser Lok nicht bekannt.

Bild 2 Ebenfalls beim BKK Lauchhammer war diese Maschine im Einsatz. Die Aufnahme entstand am 3. August 1980 in Lauchhammer. Die Herstellerangaben konnten ebenfalls nicht ermittelt werden.

Bild 3 Der VEB „Spiritus Wittenberg" setzte bis vor einiger Zeit diese Bn2t-Lok mit der Nr. 2 auf seiner Werkbahn ein, und sie dient als Ersatz für die Lok 1 (Borsig 7104/1909). Leider sind aber über das erstere Fahrzeug auch keine Herstellerangaben vorhanden.

Bild 4 Nur selten gelangt eine kleine Serien-Baulokomotive zu der Ehre, „richtige Züge" des öffentlichen Verkehrs ziehen zu dürfen. In Nachkriegsnotzeiten war dies am ehesten der Fall. So berichteten wir im Heft 10/81 unter der Rubrik „Selbst gebaut" über die kleine O & K-Lok „Ernst" (12596/35). Überraschend schickte unser Leser Helmut Pochadt aus Berlin ein Bild der Schwestermaschine O & K 12595/35, die sogar zu „Staatsbahnehren" kam. Die Lok, vormals im Besitz der Leipziger Firma Alfred Lesch, gelangte während des Krieges in das okkupierte Polen. Nach der Befreiung Polens wurde sie bei der PKP von 1947 bis 1951 mit der Nummer T1-9 eingesetzt. Anschließend versah dieser Zweikuppler Dienst in PKP eigenen Betrieben.
Unser Bild zeigt ihn 1971 im Dienst des PKP-Kieswerkes Mikosław Ujski, südlich von Piła.

Fotos: M. Probst, Lutherstadt Wittenberg-Piesteritz (1), T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (1), D. Winkler, Lützen (1), H. Pochadt, Berlin (1)

4



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 2. 1982
Geplante Auslieferung: 15. 3. 1982



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

3 März 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

Nach wie vor ist die Selketalbahn bei Eisenbahnfreunden ein begehrtes Fotoobjekt. Wie wir bereits in der letzten Ausgabe berichteten, ist der Wiederaufbau des 1946 stillgelegten Abschnittes zwischen Straßberg und Stiege in absehbarer Zeit vorgesehen. Unser Bild vermittelt Frühjahrsatmosphäre zwischen Silberhütte und Straßberg von einem mit der Lok 99 5903 gezogenen GmP. Rolf Steinicke aus Dresden schickte uns diese Aufnahme.

Rücktitel

Nachdem wir bereits im Heft 7/81 ein Foto von der Heimanlage unserer Leser Wolfgang und Jürgen Albrecht aus Oschatz veröffentlichten, folgt in dieser Ausgabe ein zweites. Das Motiv: Blick auf die Einfahrt in den Kopfbahnhof.

Foto: W. Albrecht, Oschatz

IN EIGENER SACHE

Ein neues Kapitel beginnt

Im 31. Jahrgang des Bestehens unserer Zeitschrift „der modelleisenbahner" wollen wir ein neues Kapitel aufschlagen. Ab Heft Juli 1982 erscheint „der modelleisenbahner" im Kunstdruckteil vierfarbig, auf anderen Seiten soll die Anschaulichkeit durch den Einsatz einer zweiten Farbe erhöht werden. Damit kann ein langgehegter Wunsch unserer Leser nach einer attraktiveren Ausstattung erfüllt werden. Es bleibt beim bisherigen Format, und unsere Zeitschrift wird nach wie vor in der Druckerei des „Neuen Deutschland" hergestellt. Die Redaktion und der Beirat bereiten sich gründlich auf diese Umstellung vor. Es geht darum — und das ist wohl im Sinne aller Leser — die Möglichkeit der farbigen Gestaltung auch mit einer weiteren inhaltlichen Bereicherung zu verbinden.
So wollen wir mit Bild und Text in einem ausgewogenen Verhältnis über die Eisenbahn in unserem Land, in der Sowjetunion und in anderen sozialistischen Ländern informieren. Dabei soll selbstverständlich die Straßenbahn, die ebenfalls wachsende Aufgaben im Nahverkehr zu erfüllen hat, nicht zu kurz kommen. Wir wollen anschaulich über das Schaffen und die Leistungen der Modelleisenbahner beim Bau von Anlagen und Modellen berichten, Anregungen und Erfahrungen vermitteln, um neue Impulse für das beliebte Hobby zu geben. Das kann eben künftig wirkungsvoller geschehen, weil mit ca. 20 bis 25 Farbdias auf der Titel- und Rücktitelseite, auf der zweiten und dritten Umschlagseite und auf den vier Kunstdruckseiten — die übrigens dann geschlossen in der Heftmitte erscheinen — Vorbild und Modell in der ganzen Schönheit gezeigt werden können. Dabei denken wir u. a. auch an Poster, z. B. über die Traditions- und Museumslokomotiven. Die zweite Farbe auf anderen Seiten wird ebenfalls dazu beitragen, das neue Gesicht der Zeitschrift „modelleisenbahner" — so wird künftig der Titel lauten — zu bestimmen. Hinzu gesellt sich eine bessere innere Ordnung. Kolumnentitel werden das Auffinden der gewünschten Beiträge erleichtern. Und schließlich wird auch ein drei- bzw. vierspaltiger Umbruch das Heft wohltuend auflockern. Unser Anliegen ist es also, in bewährter Zusammenarbeit mit unseren Autoren, Fotografen und Lesern eine bessere Qualität im Inhalt, in der Aktualität, in der Gestaltung und in der Ausstattung zu bieten, so daß für das Hobby, die sinnvolle Freizeitgestaltung insgesamt noch mehr Freude entsteht, noch mehr herauskommt. In diesem Sinne bitten wir auch um Unterstützung bei der Beschaffung von Farbdias, möglichst im Format von 6 × 6. Das gilt insbesondere für interessante Anlagen und Modelle. Natürlich ist nach wie vor auch das gute Schwarzweiß-Foto gefragt.
Die angestrebte höhere Qualität, die dann vorhandene attraktive Ausstattung erhöhen zweifellos den Gebrauchswert der Zeitschrift. Jeder wird verstehen, daß damit auch ein höherer redaktioneller Aufwand und höhere Herstellkosten entstehen. Es war deshalb notwendig, den Einzelverkaufspreis neu zu kalkulieren. Er wird ab Juli pro Heft 1,80 M für die DDR betragen. Die Bezugsbedingungen für die Abonnenten verändern sich demzufolge ab Juli wie folgt: 5,40 Mark für ein Vierteljahr. Wenn jemand sein Abonnement unter diesen neuen Bedingungen nicht weiter aufrecht erhalten möchte, dann muß es bis spätestens 10. Juni 1982 beim zuständigen Postzeitungsvertrieb aufgekündigt werden. Ansonsten läuft das Abonnement weiter. Es braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß wir uns sehr darüber freuen würden, Sie auch künftig zu unseren Lesern zählen zu dürfen.
Wir hatten u. a. Gelegenheit, bei einem Leserforum am 13. Februar in Jena unser Vorhaben für die Umstellung zu erläutern und ausführlich zu diskutieren. Durchweg wurde dem zugestimmt.
Wir möchten versichern, daß die Redaktion alles tut, um mit dem neuen „modelleisenbahner" Ihre Bedürfnisse zu befriedigen.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Ihr
Rudi Herrmann

SOLIDARITÄT

Dieser Begriff ist auch bei den Modelleisenbahnern, Freunden der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs immer lebendig. Bei Ausstellungen von Arbeitsgemeinschaften und bei anderen Ereignissen wird stets mit daran gedacht, wie die um ihre Freiheit und Unabhängigkeit ringenden Völker wirksam unterstützt werden können. Das trifft z. B. jüngst für Barth und Wilhelm-Pieck-Stadt Guben zu. Immerhin: Seit dem Bestehen des Verbands wurden bisher über 107 000 Mark an Solidaritätsspenden aufgebracht. Allein im vergangenen Jahr waren es rund 25 000 Mark. Beispielhaft in dieser wichtigen Sache wirkt der DMV-Bezirksvorstand Schwerin. Im Wettbewerb der Bezirksvorstände führt er. Seit 1973 stehen 36 000 Mark und allein im Jahr 1981 8000 Mark zu Buche. In diesem Bezirk ist die Arbeit mit besonderen Solidaritäts-Anlagen mit Münzautomaten ausgeprägt. Dafür ging die Initiative von der Arbeitsgemeinschaft Parchim aus. Auf jeder Modellbahn-Ausstellung befindet sich eine solche Anlage, auch auf anderen Ausstellungen und Messen. Die AG 8/3 Schwerin arbeitet ständig mit einer Schaufensteranlage, gleichfalls die AG 8/13 Wismar mit einer Anlage im Bahnhofstunnel. Seit 1973 sind damit 20 000 Mark Solidaritätsspenden erzielt worden. Im Bezirk Schwerin werden 15% der Reineinnahmen von Ausstellungen dem Solidaritätskonto zugeführt. Schließlich muß auch erwähnt werden, daß die AG 8/5 in Rostock für ein Heim mit körperbehinderten Kindern eine Anlage gebaut und übergeben hat.

In einem Schreiben an den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR dankt das Solidaritätskomitee der DDR den Modelleisenbahnern ganz herzlich für die beispielhafte internationale Solidarität. Diese Anerkennung wird zweifellos Ansporn sein, die Anstrengungen noch zu vergrößern, um die Völker in Asien, Afrika und Lateinamerika in ihrem gerechten Kampf um Freiheit und Menschenwürde noch besser zu unterstützen.
Alljährlich findet im August in der Hauptstadt der DDR, Berlin, auf dem Alexanderplatz der große Solidaritätsbasar der Journalisten statt. Es ist immer ein überwältigendes Erlebnis, wenn Hunderttausende Berliner die Stände der Verlage und Redaktionen besuchen und umlagern, wenn die Solidarität auf diesem Basar im wahrsten Sinne des Wortes groß geschrieben wird. Auch unsere Redaktion war im Stand des transpress-Verlages stets mit von der Partie. Arbeitsgemeinschaften in Berlin (Weinbergsweg), Marienberg, Rostock u. a. haben uns dabei im vergangenen Jahr mit Modellen, Postern und Bausätzen, die verkauft bzw. versteigert wurden, hervorragend unterstützt. Wir haben deshalb die Bitte an die Arbeitsgemeinschaften, die Bezirksvorstände und Modelleisenbahner, ihrem Beispiel zu folgen und uns geeignete Gegenstände für den Verkauf bzw. die Versteigerung zur Verfügung zu stellen, damit der Solidaritätsbasar auf dem Berliner Alexanderplatz nicht nur für uns ein noch größerer Erfolg wird. R. H.

Ing. FRANK BEER, Gera

90 Jahre Geraer Straßenbahn

Am 22. Februar 1982 bestand die Geraer Straßenbahn 90 Jahre. Die Vergangenheit der zweitältesten mit Oberleitung betriebenen Straßenbahn des ehemaligen Deutschen Reichs ist gleichzeitig ein Stück Entwicklungsgeschichte der Stadt Gera.

Vorgeschichte

Die sich entwickelnde Textil- und Maschinenbauindustrie im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts erforderte dringend eine Verbesserung der vorhandenen innerstädtischen Transportmittel. Daher wurde bereits 1884 der Baurat Pleßner aus Gotha mit der Ausarbeitung von Konzessionsbedingungen für eine eingleisige meterspurige Pferdebahn beauftragt. Das Projekt sah schon die später gebaute Linienführung vor, konnte jedoch nicht verwirklicht werden, da die Rentabilität der Bahn in Frage gestellt war. Erst 1888 kam es erneut zu Verhandlungen.
Am 7. März 1891 wurde dann schließlich die Geraer Straßenbahn-AG gegründet. Nachdem sich als System zur Stromzuführung die Stange mit Kontaktrolle und einadriger Oberleitung als brauchbar erwies, entschied man kurzerhand, gleich eine elektrische Straßenbahn einzurichten. In den Konzessionsbedingungen wurden die Betriebsrechte der Gesellschaft für die Dauer von 60 Jahren festgelegt. Die Bauarbeiten schritten zügig voran, so daß am 5. November 1891 die ersten Probefahrten mit gleichzeitiger Ausbildung des Fahrpersonals erfolgen konnten.

Die ersten Jahre der Betriebsführung

Am 22. Februar 1892 fuhren von Tinz nach Debschwitz und von der Mühlgrabenbrücke in Untermhaus nach dem damaligen Lindenthal (heute Wintergarten) die ersten Straßenbahnen für die Öffentlichkeit. Die Strecken waren eingleisig, aber mit genügend Ausweichstellen ausgeführt worden.
Die anfänglich erzielten hohen Einnahmen der Aktiengesellschaft resultierten aus dem Reiz des Neuen. Schon Anfang 1893 war ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahl zu bemerken. Im April 1893 ist die dritte Personenlinie vom ehemaligen Preußischen Bahnhof (Hauptbahnhof) nach Pöppeln (heute Dahliengarten) eröffnet worden. Bereits 1894 begann in der Heinrichstraße (Straße der Republik) der zweigleisige Ausbau. Am 8. November 1901 wurde ein neuer Streckenabschnitt von Lindenthal nach dem Bahnhof der Gera-Meuselwitz-Wuitzer-Eisenbahn (GMWE, 1000 mm — siehe auch ME 4/77 S. 94) eröffnet. Der Personenverkehr bewährte sich jedoch nicht, so daß dieser kurz danach stark eingeschränkt und schließlich wieder aufgegeben wurde.
Erst ab 1903 stieg der Personenverkehr auf der Geraer Straßenbahn wieder an. Durch die technische Weiterentwicklung löste 1905 der Lyrastromabnehmer die Stange mit Kontaktrolle auf dem Triebwagen ab, und 1908 konnte eine größere Wagenhalle mit Werkstätten in der Neuen Straße eingeweiht werden.
Zur Fahrgeldentrichtung dienten in den ersten Jahren Zahlkästen. Später verkaufte der Fahrer einzelne Fahrscheine, und ab 1924 übernahmen dann Schaffner diese Tätigkeit. Der erste Weltkrieg brachte vielen Straßenbahnunternehmen eine jähe Unterbrechung der guten Entwicklung. Das Sinken der Beförderungszahlen, die Verwahrlosung des Fahrzeugparkes und der Anlagen (kupferne Oberleitung wurde gegen Eisendraht ausgetauscht) sowie die Verringerung des Personalbestandes durch Einberufungen kennzeichneten die Situation in jenen Jahren.

Die weitere Entwicklung bis 1945

Die Inflationsjahre zwangen fast zur völligen Einstellung des Straßenbahnbetriebes. Ab 1923 fuhr die Linie zum Dahliengarten nur noch mittwochs und sonntags für die Besucher des nahegelegenen Waldkrankenhauses. In dieser schweren Zeit stiegen die Fahrpreise von anfangs 10 Pfennige auf 12 Milliarden Mark. Erst ab 1924 erfolgte eine grundlegende Erneuerung des abgewirtschafteten Wagenparkes und der Anlagen. Dazu gehörte auch die Verlängerung des Liniennetzes vom Wintergarten über die Ochsenbrücke nach Zwötzen.
1927 baute man eine neue Verkehrsanlage mit moderner Umsteigestelle auf dem damaligen Roßplatz (heute Platz der Republik). Die Beförderungszahlen erreichten einen bisher einmaligen Rekord von 5 528 000 Personen pro Jahr, wobei im eingeführten 7 1/2-Minutenverkehr oft mit Beiwagen gefahren wurde. Netzveränderungen ergaben sich am Untermhaus mit einer schon damals errichteten Gleisschleife auf dem jetzigen Friedrich-Naumann-Platz (1930) und 1935 die Verlängerung der Debschwitzer Linie bis zur heutigen Keplerstraße. Das Ostviertel in Gera blieb bis dahin bei der Verkehrsplanung unberücksichtigt. Der geplante Bau einer Straßenbahnlinie über die Altenburger Straße (heute

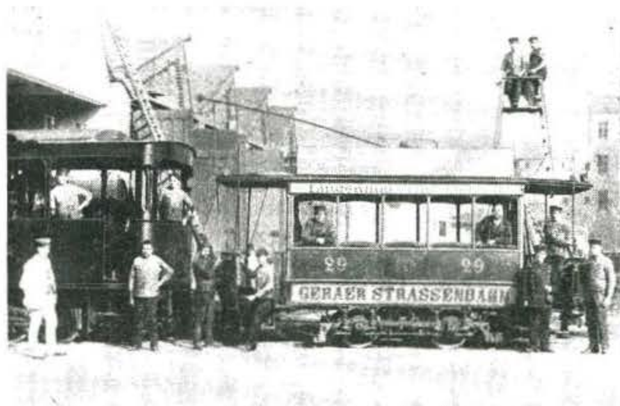


Bild 1 Dampflok Nr. 1 für den Güterverkehr und Tw 29 vor dem alten Depot in Lindenthal vor 1902



Bild 2 Umsteigestelle in der ehemaligen Heinrichstraße um 1892 mit Tw Nr. 6 und den „Sommerwagen" Nr. 22 und 24

Otto-Grotewohl-Straße) nach Leumnitz kam jedoch nicht zur Ausführung. Unterdessen richtete das Straßenbahnunternehmen die erste Kraftomnibuslinie in diesem Verkehrsgebiet ein. Ab 1939 befuhren dann Obusse diese Linie. 1937 begannen Verhandlungen über die Einrichtung einer weiteren Buslinie zu den Besuchszeiten des Waldkrankenhauses. Der an der Endstelle mitten auf der stark befahrenen Fernverkehrsstraße 2 endende Schienenstrang war ein Verkehrshindernis geworden, so daß am 23. November 1938 erstmalig ein KOM zum Krankenhaus fuhr und der Straßenbahnverkehr eingestellt wurde.
Infolge eines anglo-amerikanischen Bombenangriffes am 6. April 1945 mußte der gesamte Betrieb eingestellt werden. Die Zerstörung eines Triebwagens, zweier Beiwagen sowie Gleis- und Oberleitungsschäden waren die traurige Bilanz des Bombenhagels von nur 25 Minuten für die Straßenbahn. Da auch das Kraftwerk mit Kesselhaus erheblich beschädigt war, konnte der Straßenbahn- und Obusbetrieb nicht wieder aufgenommen werden.

Der Neubeginn

Um nach Kriegsende die erheblichen Gleisschäden ausbessern zu können, wurden die Schienen vom Puschkinplatz zum Hauptbahnhof ausgebaut. Im Juni 1945 fuhren die Straßenbahnen zunächst im 30-Minuten-Verkehr und später alle 15 Minuten auf dem verbliebenen Streckennetz. Mit dem Beginn der antifaschistisch-demokratischen Umwälzung in der damaligen sowjetischen Besatzungszone wurde das Straßenbahnunternehmen mit verschiedenen Organisationsformen geleitet, bis schließlich im Oktober 1949 der „VEB (K) Städtischer Verkehr Gera" gegründet wurde.
Ab 1950 begann eine grundlegende Erneuerung des Wagenparks und der Anlagen. Die stark ansteigenden Beförderungszahlen erforderten eine Neubeschaffung von Trieb- und Beiwagen.
Mit der Verwirklichung des Vorhabens „Südring" im Jahre 1959 sind auf dem Anschluß von Alt-Lusan gleichzeitig günstige Voraussetzungen für den Einsatz von Einrichtungswagen geschaffen worden. Der Verkehrsablauf vom Untermhaus nach Zwötzen (Linie 2) und Tinz-Debschwitz (Linie 1) änderte sich nun grundlegend. Die Liniennumerierung entfiel, und die Züge fuhren von Tinz über Lusan-Südring nach Untermhaus und zurück über Zwötzen-Südring nach Tinz.
1961/62 konnte nach dem Bau der Wendeschleife Tinz ein durchgängiger Betrieb mit Einrichtungswagen erfolgen. Schließlich wurde der VEB (K) Städtischer Verkehr Gera in VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Gera (GVB) umbenannt.
Auf dem gesamten Ring war dieser Verkehr aufgrund der engen Gleisradien an der Ochsenbrücke am Wintergarten

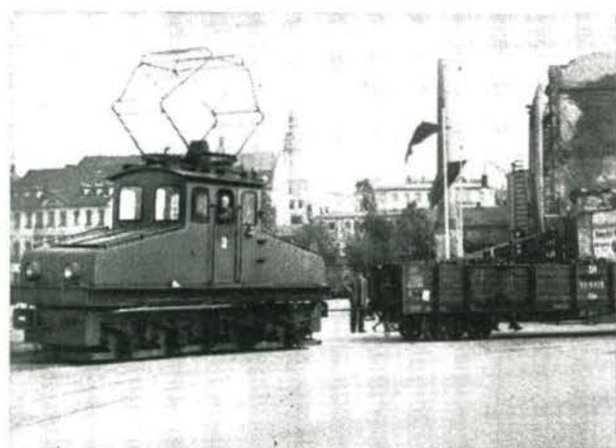


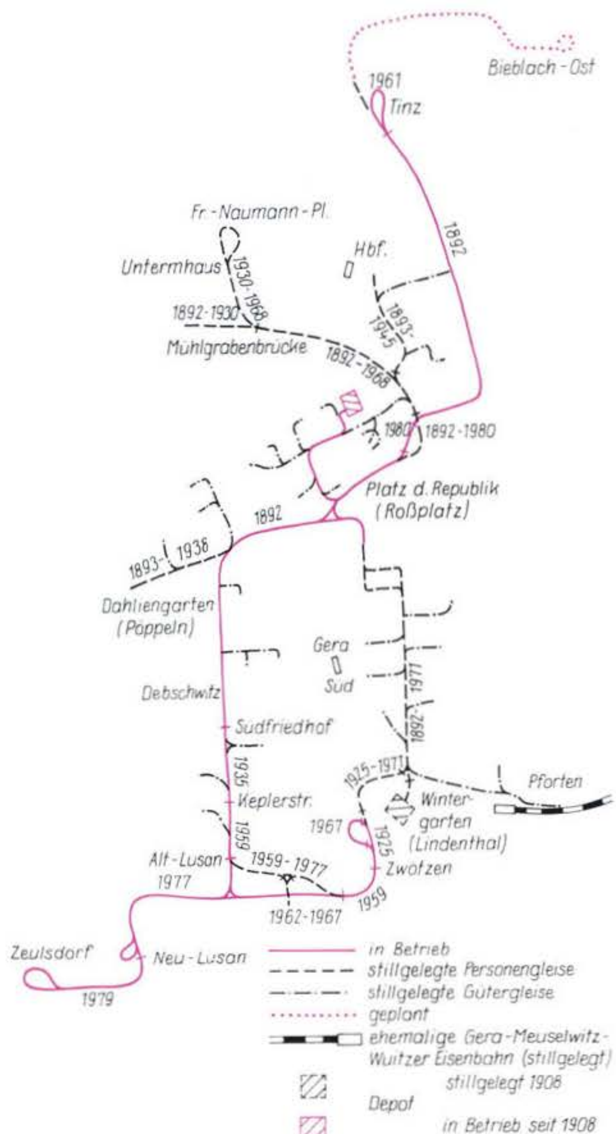
Bild 3 Ab 1903 bewältigten E-Loks das Güterverkehrsaufkommen; E-Lok Nr. 3 Baujahr 1928 mit Schmalspurgüterwagen der ehemaligen GMWE; Platz der Republik Ecke Schülerstraße 1954

nicht möglich. Deshalb setzte man Solowagen von Untermhaus nach Zwötzen als Verstärkerwagen ein. Diese Verkehrsaufgabe erfüllten später Kraftomnibusse.
Die bauliche Umgestaltung des Stadtzentrums erforderte in den Jahren 1963/64 eine neue Gleisverlegung. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der OS-Betrieb eingeführt. 1967 konnte eine neue Wendeschleife in Zwötzen in Betrieb genommen und dadurch das Gleisdreieck in Lusan abgerissen werden. Im gleichen Jahr feierte die Geraer Straßenbahn ihr 75jähriges Jubiläum. Daher wurde ein noch fast im Originalzustand befindlicher und 1903 gebauter Triebwagen aus Plauen eingesetzt. Auch heute sieht man dieses Fahrzeug gelegentlich bei Sonderfahrten in Gera.
Die Erneuerung der alten Gleisanlagen wurde dringend notwendig. So begannen Mitte der 60er Jahre Gleisbauarbeiten in der heutigen Wilhelm-Pieck-Straße. Der Aufwand für die Erneuerung der Strecke Untermhaus-Zwötzen hätte seinerzeit ein Höchstmaß an Kosten verursacht. Aus damaliger Sicht wurde daher entschieden, diesen Abschnitt stillzulegen. So fuhr am 16. Juni 1968 von Untermhaus zum Platz der Republik und am 14. November 1971 von dort nach Zwötzen über Wintergarten das letzte Mal eine Straßenbahn. Ab 1971 gab es in Gera nur noch eine Linie (Tinz—Zwötzen über Alt-Lusan).
Der ständig wachsende neue Stadtteil Lusan mußte bald an das Nahverkehrsnetz angeschlossen werden. Zunächst bewältigten Kraftomnibusse das Verkehrsaufkommen. Jedoch konnte diese Lösung auf die Dauer nicht befriedigen, so daß der Neubau einer Straßenbahnlinie von Alt-Lusan durch das Neubaugebiet bis in die Nähe von Zeulsdorf unumgänglich war.
1977 ist der erste Abschnitt bis Zeulenrodaer Straße und 1979 das letzte Stück dem Betrieb übergeben worden. Die Geraer Straßenbahn verkehrt erstmals auf diesen Abschnitten auf eigenem Bahnkörper. Die Strecke nach Zeulsdorf erhielt die Linien-Nr. 1 und nach Zwötzen die Nr. 2.

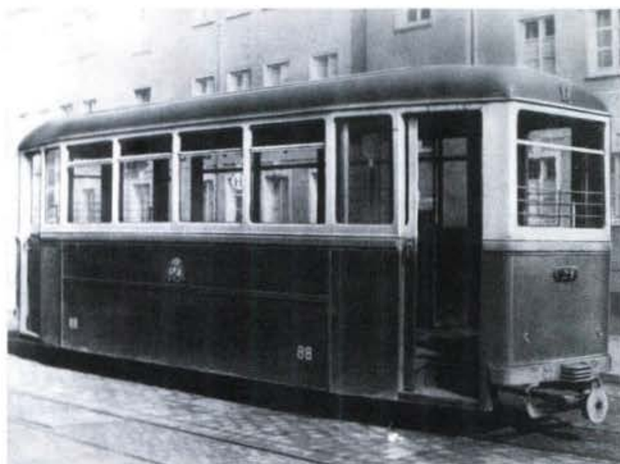
Der Güterverkehr

Bereits während der Verhandlungen zum Bau der Geraer Straßenbahn wurde gefordert, daß die Beförderung von Stückgut und Massengütern innerhalb der Stadt und zum Bahnhof über die Straßenbahngleise möglich sein muß. Ab August 1892 konnte auch die Belieferung und der Abtransport von Gütern für vorerst 5 Industriebetriebe erfolgen.
Am Preußischen (Hauptbahnhof) und Sächsischen (Gera Süd) Staatsbahnhof wurden Regelspurgüterwagen übernommen. Auf sogenannten Trucks bewegte man die Güterwagen über Gleisanschlüsse direkt auf den Fabrikhof. Als Zugmittel waren zwei von Henschel gebaute und zwei- bzw. dreiachsig ausgeführte Kastenlokomotiven mit einer Masse von 14 und 21 t (Bild 1) bis 1902 im Einsatz. Zur Abwicklung des Güterverkehrs wurden neben den Personenbahngleisen auch sogenannte Gütergleise durch die heutige Julius-Fucik-Straße/Friederici-Straße und Friedrich-Engels-Straße errichtet.
Als um die Jahrhundertwende größere Braunkohlenvorkommen bei Meuselwitz erschlossen wurden, entstand die Schmalspurbahn von Wuitz-Mumsdorf bis zum Geraer Vorort Pforten. Die hauptsächlich für den Kohletransport projektierte Bahn wurde nun an das Geraer Straßenbahnnetz angeschlossen. Nachdem eine Gleisverbindung zur Endstelle Lindenthal (Wintergarten) geschaffen wurde, konnte die Straßenbahn die beladenen Schmalspurgüterwagen am Bahnhof Pforten übernehmen und auf die einzelnen Fabrikhöfe befördern. Zur Bewältigung der umfangreichen Kohletransporte beschaffte die Straßenbahn-AG zwei vierachsige elektrische Lokomotiven, die ab 1903 im Einsatz waren (Bild 3). Die Übergabegleise auf dem Pfortener Bahnhof überspannte man deshalb mit Fahrdraht. Immer mehr Betriebe erhielten nach und nach einen Gleisanschluß, so daß schließlich etwa 20 Fabriken Kohle per Straßenbahn erhielten. Anfang der 60er Jahre verlor der Güterverkehr immer mehr an Bedeutung. Die Errich-

(Fortsetzung auf Seite 81)



Übersichtskarte vom Liniennetz



4



5

Bild 4 Bw 88 Baujahr 1946 (Serie 87—88)

Bild 5 Altes Gleisdreieck Lusan in den 60er Jahren mit Tw 143; 1969 nach Nordhausen abgegeben

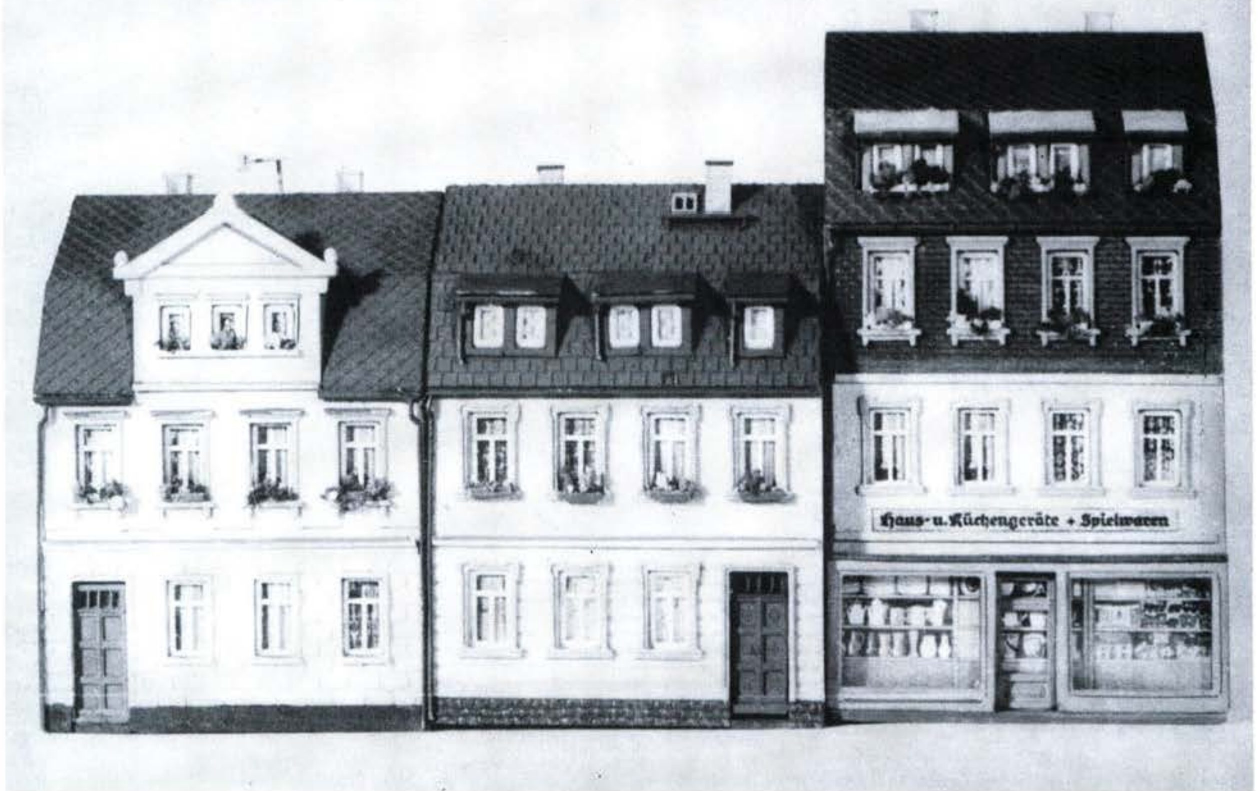
Bild 6 KT4D-Doppelzug 301 und 302 auf der Wendeschleife in Zeulsdorf 1981

Repros: Verfasser (2), Museen der Stadt Gera (3),
Foto: Verfasser (1)

6

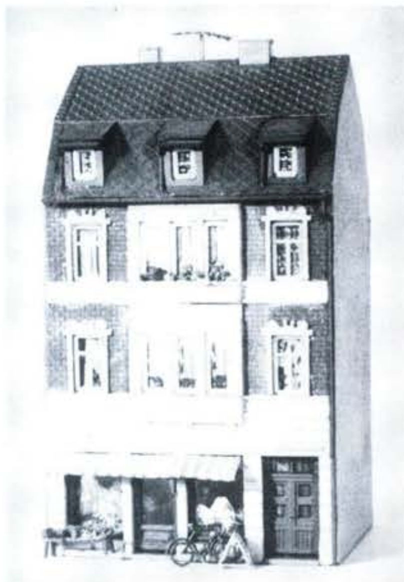


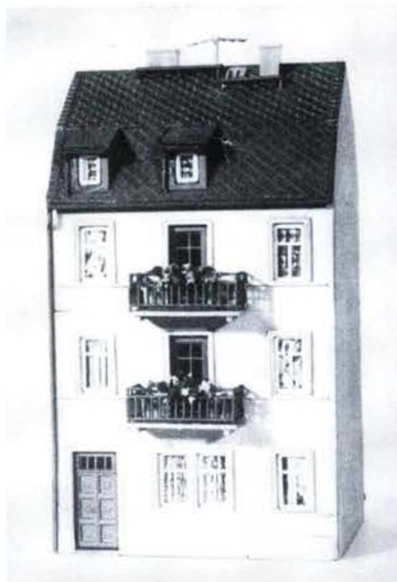
Stadthäuser bereichern künftig das Angebot



Ein von vielen Modelleisenbahnern geäußerter Wunsch ist nun in Erfüllung gegangen. Der VEB VERO Olbernhau stellte auf der Leipziger Frühjahrsmesse vier neue Stadthäuser vor, die nun bei der Gestaltung von Klein- und Mittelstadt-Motiven eine bisher vorhandene Marktlücke in der Nenngröße TT schließen werden.
Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos sollen Ihnen, liebe Leser, bereits einen kleinen „Vorgeschmack" vermitteln. Mehr über Neuheiten auf der Leipziger Frühjahrsmesse erfahren Sie in den „Messenotizen", die wir im übernächsten Heft veröffentlichen werden.

Die Redaktion







Thüringer Eisenbahnfreunde berieten in Jena

Am 13. Februar 1982 im Schulungsraum des Jenaer Saalbahnhofes: Um 9.00 Uhr beginnt die erste Beratung im neuen Jahr der Kommission „Freunde der Eisenbahn“ des BV Erfurt. Der Kommissionsvorsitzende Werner Drescher zieht mit seinen Mitgliedern Bilanz über die geleistete Arbeit im vergangenen Jahr. Ein Schwerpunkt war der Abschluß von Verträgen mit Pflegekollektiven zur Unterhaltung einiger Traditionslokomotiven. In Schleusingen ist für die 94 1292 alles unter Dach und Fach. „Schwierigkeiten gibt es noch beim Abschluß eines entsprechenden Vertrages für die inzwischen wieder auf Rostfeuerung umgebaute 95 1027“, berichtet Freund Bätz aus Sonneberg, selbst leidenschaftlicher Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner. Aber nicht nur die Pflege der Traditionslokomotiven liegt diesen Freunden am Herzen, sondern auch die sorgfältige Vorbereitung von Sonderfahrten. Die Bilanz des vergangenen Jahres kann sich sehen lassen: Mehrere Fahrten mit der Lok 92 1292 und die große Abschiedsfahrt mit der 01 2114 sind nur einige dieser Veranstaltungen.

Ein Blick auf den Arbeitsplan dieses Jahres zeigt, daß die Freunde zwischen Sonneberg, Nordhausen, Weißenfels, Jena, Erfurt und Eisenach noch Interessanteres geplant haben: Um nur einiges zu nennen: Unterstützung bei der Festveranstaltung „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt“, mehrere Sonderfahrten, 6. Fotowettbewerb.

Anschließend fand ein Leserforum mit den beiden Redakteuren unserer Zeitschrift statt. 27 Freunde nahmen daran teil. Die anschließende Filmveranstaltung der Jenaer Freunde erfreute nicht nur DMV-Mitglieder, sondern auch zahlreiche Bürger der Stadt Jena. Weitere solcher schon zur Tradition gewordenen Vorhaben sind geplant.

MIROSLOV PANSKY, Plzeň (ČSSR)

Ein Empfangsgebäude aus der K. u. K.-Zeit

Das Vorbild dieses Gebäudes befindet sich in Lipovà u Chebu an der ČSD-Strecke Plzeň—Cleb.
Als Baumaterial wurde für das H0-Modell überwiegend Pappe verwendet. Entsprechend dem Vorbild sollten die Wände dunkelrot, die Ecksteine gelb und der Sockel grau gespritzt werden. Die gelb und braun gestrichenen Türen sind aus Papier entstanden. Für die Herstellung des Taschendaches wurden zusammengeklebte Papierstreifen benutzt. Es erhielt gemäß dem Vorbild einen dunkelbraunen Anstrich.
Durch die Gestaltung eines kleinen Gartens kann das Modell noch interessanter werden.



Bild 1 *Das Empfangsgebäude in Lipovà u Chebu*

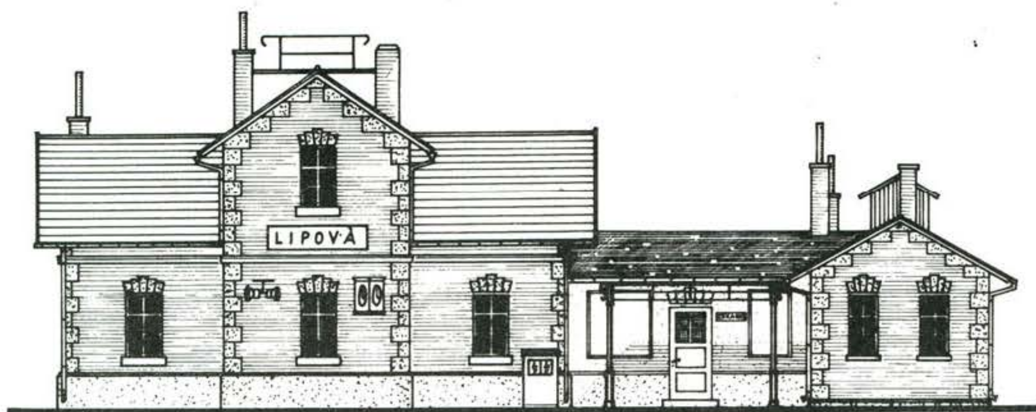


Bild 2 *Nebengebäude*

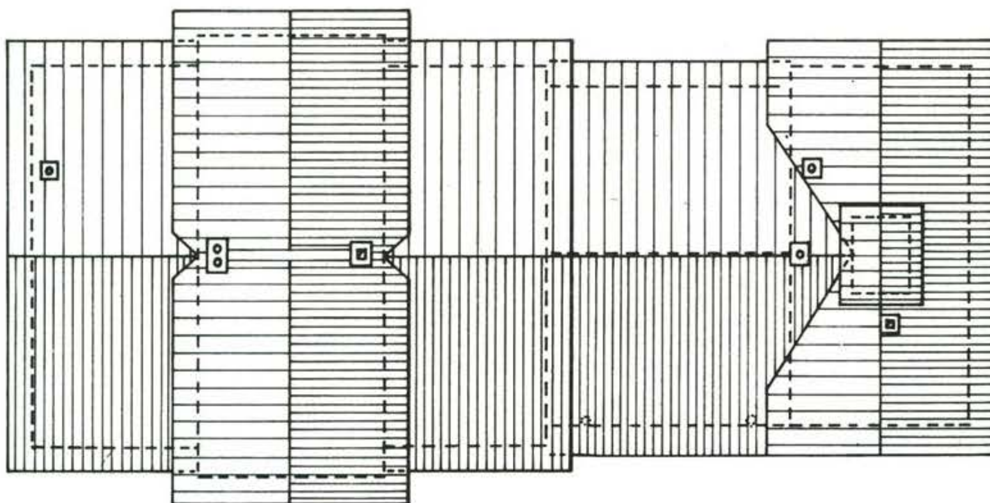


Bild 3 *Das fertige Modell unseres Autors*

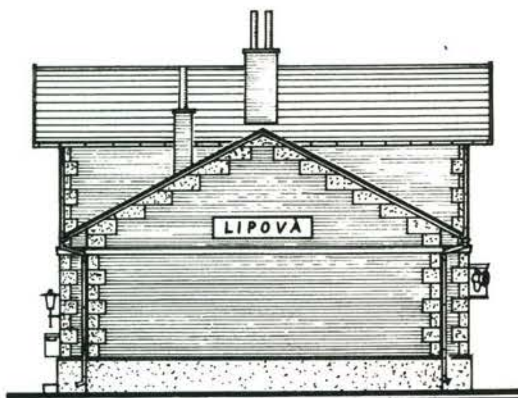
Zeichnungen und Fotos: Verfasser



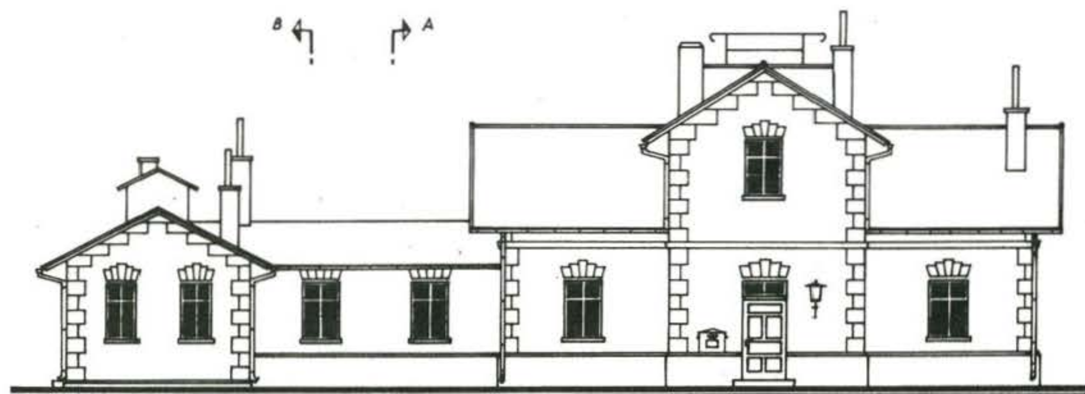
Ansicht von Süden (Bahnsteigseite)



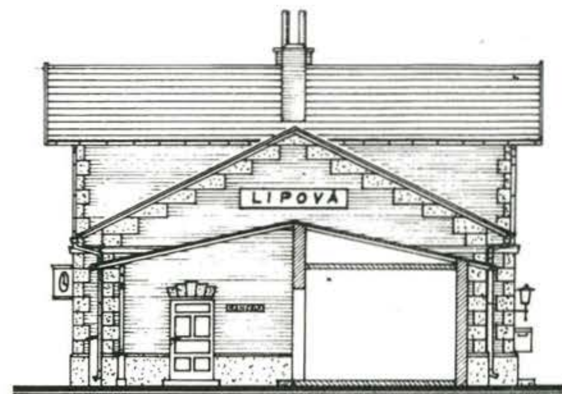
Draufsicht (Grundriß gestrichelt)



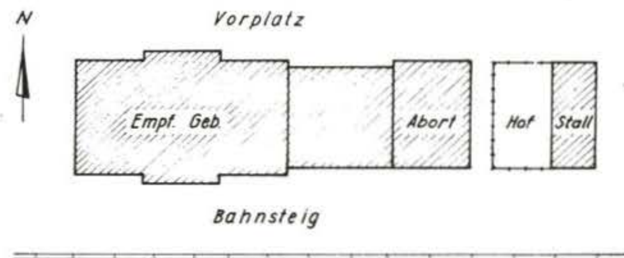
Ansicht von Westen

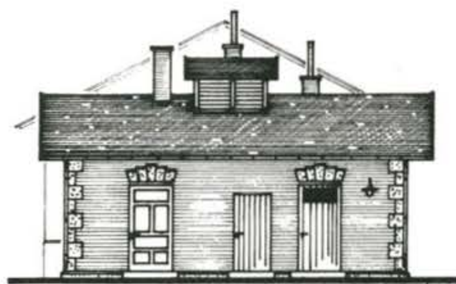


Ansicht von Norden (Fassadengestaltung wie Südseite)

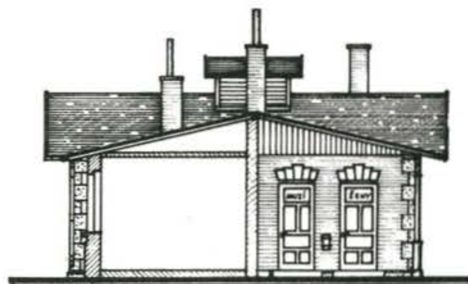


Schnitt A-A





Ansicht von Osten

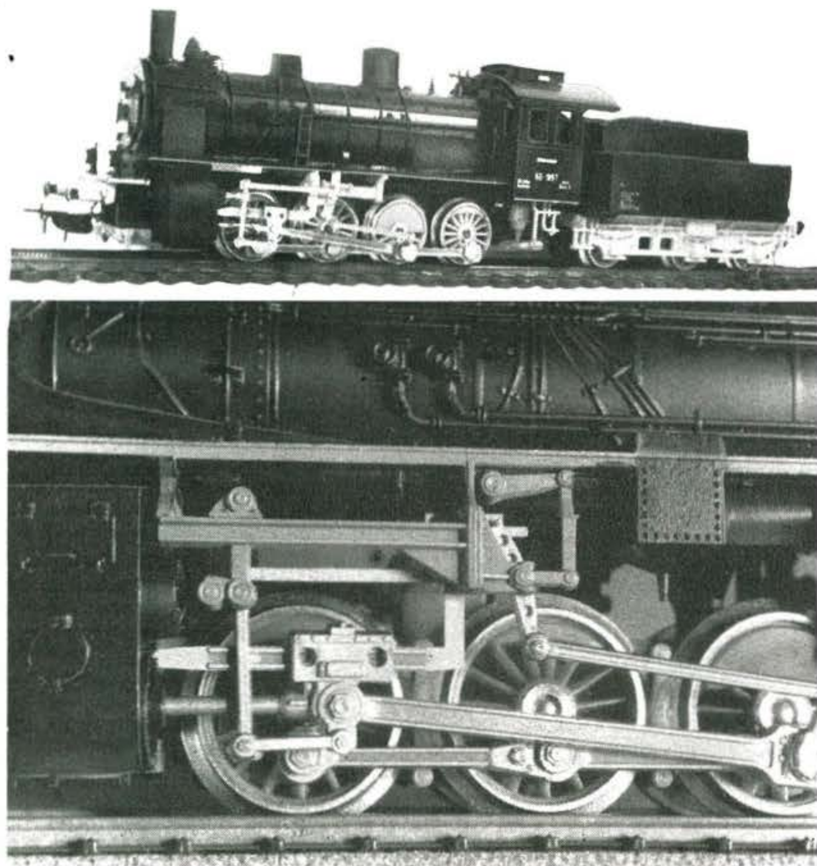


Schnitt B-B

Eine Lok der Baureihe 55^{16-22}, expr. G 8, entsteht

Aus der H0-PIKO-Lok der BR 55 läßt sich ein solches Modell ohne großen Aufwand herstellen. Eine Kompromißlösung stellt jedoch der wenig geänderte Kuppelachsstand des Vorbildes gegenüber anderen Bauarten dieser Gattung dar.
Zunächst werden vom Gehäuse des Modells der zweite Sandkasten und der Dom abgesägt. Dann wird der Kessel glatt gefeilt. Anschließend ist es notwendig, das entstandene Loch im Kessel zu beseitigen. Das geschieht am besten mit Suralin.
Der auf der rechten Seite des Umlaufes befindliche Luftbehälter wird demontiert und vor dem Führerhaus angebracht. Ein Führerhausaufsatz der PIKO-BR 89 muß nun auf dem Führerhausdach der G8 befestigt werden. Anschließend wird der Dampfdom von der 89er abgesägt und auf das Umbaugehäuse an die Stelle aufgeklebt, wo zuvor der zweite Sandkasten montiert war. Für die Befestigungsschraube ist jetzt ein Loch zu bohren. In die Ballastmasse wird an entsprechender Stelle ebenfalls ein Loch gebohrt und ein Gewinde M2 geschnitten (Vorsicht, Gewindebohrer bricht leicht ab, da das Metall die Gewindesäge verklebt).
Der Befestigungsbolzen für das Gehäuse muß noch gekürzt werden und zwar so weit, daß er ca. 2 mm kürzer ist, als die Ballastoberkante. Hier erfolgt nun die Befestigung des Ballastes, indem man es mit einer kurzen Senkkopfschraube und einer dünnen Unterlegscheibe (evtl. aus Federbronze schneiden) am Rahmen festschraubt.
Zum Schluß müssen noch links und rechts über den Zylindern (Foto) kleine Hartpapierverkleidungen 12 × 10 mm befestigt werden und die Umlaufbleche an der vorderen Abwinkelung durchgesägt werden, da hier beim Vorbild keine Verbindung besteht (Foto).
Die abgeschliffenen Stellen des Kessels werden vorsichtig mit dünner Plakatfarbe ausgebessert.
Mit neuen Nummernschildern, bei der DR waren dies die Loks 55 1609, 55 1788, 55 1949 und bei der DB die 55 1871, 55 2168, 55 1872, kann die Lok auf der Anlage eingesetzt werden.

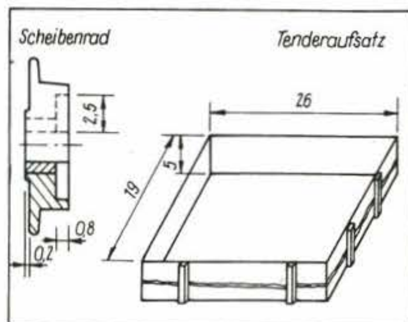
E. Greifzu, Erlau



Frisuren an der BR 56

In der Nenngröße TT ist das Angebot an Dampflokmodellen nicht überwältigend. Bei mittleren und großen Anlagen werden demzufolge meist mehrere Loks vom gleichen Typ in das Modell-Bw eingestellt. Dies entspricht zwar weitestgehend unserem Vorbild, erfordert aber wenigstens das Anbringen anderer Nummernschilder. Im Anlagenbetrieb ist ein individuelles Erkennen einer Modellok allein an der Nummer mitunter recht schwierig. Eine Frisur kann jedoch dieses Problem leicht lösen.
Bei der DR wurden verschiedene Schlepptenderloks zur Erhöhung des Kohlevorrates mit Aufsätzen aus Holzbohlen auf dem Tender versehen. Der Tender dieses Modells bietet sich für die Nachbildung eines solchen Aufsatzes förmlich an. Dazu wird das Tenderoberteil durch Ausrasten vom Fahrgestell gelöst. Nun fertigt man entsprechend den Abmessungen des bestehenden Aufbaues den Bohlenaufsatz in Form eines beidseitig offenen Rechtecks (26 mm × 19 mm) an. Der Aufsatz kann aus Polystyrolresten zusammengeklebt werden. Mit einer Reißnadel sollte die Imitation der Bohlen eingeritzt werden. Außerdem wird der hintere Ausschnitt des Tenderaufbaues mit einem Polystyrolstück (12 mm × 4,5 mm) abgedeckt. Nach dem Aufkleben und Aushärten kann der Bohlenaufsatz matt geschwärzt werden. Unterschiede im Farbton lassen den nachträglich angebrachten Aufsatz erkennen. „Bekohlt“ wird er dann mit gesiebtem Schotter. Je nach Geschmack färbt man diese Modellkohle matt bis glänzend schwarz ein. Nach dem Trocknen braucht das Tenderoberteil nur wieder aufgerastet werden.
Zeitweilig wurden beim Vorbild Scheibenräder auf Laufachsen aufgezogen. Zur Nachbildung eines solchen Scheibenradsatzes für die BR 56 eignet sich ein Radsatz der PIKO-BR 118 der Nenngröße N. Dazu werden die Räder von der Achse (Stahlachse und Platteil mit Ritzel) abgezogen. In die Vorderseite des Scheibenrades wird eine Nut 0,8 mm tief und 2,5 mm breit eingedreht. Der Bund auf der Rückseite kann auf 0,2 mm Breite abgedreht werden. Die Nut legt man mit signalroter Farbe aus. Vom mit einem Ritzel versehenen Plastteil werden als Isolierteile die Naben in der passenden Länge abgeschnitten und die Radscheiben eingedrückt. Nach Einlegen der Stahlachse in den Vorläufer werden die Radscheiben

aufgezogen und ausgerichtet. In das TT-Bw überführt, ergeben diese minimalen Änderungen ein Modell, das auch über größere Entfernungen optisch hervortritt.



Für das Anfertigen des Lokschildes hat sich die folgende Methode gut bewährt: Mit Typofix-Abreibefolie wird die gewünschte Nummer auf weißes Papier gebracht und auf Diafilm fotografiert. Zur Bestimmung der exakten Aufnahmeentfernung im Verhältnis zur Zifferngröße in Abhängigkeit von der zu benutzenden Kamera (Objektivbrennweite) muß die entsprechende Fachliteratur zu Rate gezogen werden. Das fertige Diapositiv wird dann direkt auf mattes oder halbmattes Fotopapier kopiert.

Joachim Sijatz, Glauchau

Anregungen für den Umbau von TT-Wagen

Zur Erweiterung des TT-Güterwagenparkes mit einigen nicht handelsüblichen Wagen wurde auf die bewährten Methoden des Umbauens und Frisierens zurückgegriffen. Mit geringem Aufwand und in relativ kurzer Zeit entstanden ein Klappdeckelwagen mit Bremserhaus, ein gedeckter Güterwagen mit Tonnendach und Bühne sowie ein vierachsiger Kesselwagen mit Bremserhaus in Stahlblechbauweise. Als sehr günstig erwiesen sich dabei Wagenunterteile mit 2 mm-Achsen, Tritten und neuen Kupplungen (LüP 82,5 mm), die für zweiachsige Güterwagen mit Bremserhaus vom VEB Berliner-TT-Bahnen verwendet werden.

Klappdeckelwagen (Kalkwagen) mit Bremserhaus

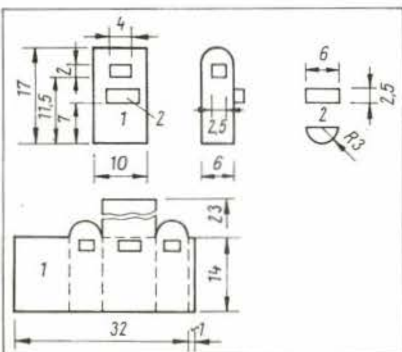
Der Klappdeckelwagen (BTTB-Katalog Nr. 4710) wird vorsichtig demontiert. Benötigt wird nur das Oberteil, das nun paßgerecht auf ein Unterteil geklebt wird. Findet sich in der Bastelkiste noch ein guterhaltenes Bremserhaus, wird es angepreßt und ebenfalls auf das Unterteil geklebt. Die Farbgebung erfolgt in der üblichen Art und Weise, wobei mit einigen dezenten Farbspritzern besonders das Bremserhausdach den Klappdeckeln angepaßt wird. Sollte kein Bremserhaus verfügbar sein, muß ein gedeckter Güterwagen mit Tonnendach und Bremserhaus (BTTB Nr. 4120) zerlegt werden. Das Oberteil des Tonnendachwagens kann dann gleich für den nächsten Bauvorschlag verwendet werden.

Gedeckter Güterwagen mit Bühne

Vom Tonnendachwagen wird nur das Oberteil benötigt. Die für den Umbau notwendige Bremserbühne wurde von einem für andere Zwecke benutzten zweiachsigen Kesselwagen entfernt. Oberteil und Bühne werden nun in ihrer Länge dem Wagenunterteil angepaßt und aufgeklebt. Evtl. muß das Bühnengeländer vor dem Aufkleben noch ausgerichtet werden. Auch hier entspricht die Farbgebung dem Standard.

Vierachsiger Kesselwagen mit Bremserhaus

Der Umbau des Kesselwagens (BTTB Nr. 5410 o. ä.) ist zwar ein wenig aufwendiger, jedoch keineswegs schwieriger. Vom Kesselwagen wird auf der Bühnenseite das Drehgestell und die Kupplung demontiert. Danach muß das Plastteil (Nachbildung von Rahmen und Bühne) vorsichtig aus dem Kessel entfernt werden. Dabei müssen die beiden Klebestellen mit einem scharfen Messer getrennt werden. Entsprechend der Skizze wird das Bremserhaus aus 0,3 mm starkem Messingblech angefertigt und Teil 2 (6 mm Rundmessing) angelötet. Das Bühnengeländer kann nun an das Bremserhaus angelötet oder mit Epasol angeklebt werden. Bühnengeländer und Bremserhaus erhalten nach dem Putzen bzw. Trocknen einen mattbrauenen Anstrich. Bühnenboden und Tritt werden matt geschwärzt. Mit einigem Geschick kann auch gleich der Kessel „optisch gealtert“ werden. Der Zusammenbau erfolgt in der umgekehrten Reihenfolge.



Vorteilhaft auf das Fahrverhalten der Wagen hat sich der Einsatz von Metallradsätzen ausgewirkt. Benötigt werden dafür Dieselloktreibachsen (BR 107 o. ä.). Diese Metallräder werden anstelle der Plastradscheiben auf die Wagenachsen aufgezogen (Hartholz unterlegen) und justiert. Die Radsätze verbessern gleichzeitig das Aussehen des Modelles.

Joachim Sijatz, Glauchau

Dampfloks mit Fahrwerkbeleuchtung

Im Winter 1979/80 sah ich frühmorgens im Magdeburger Hbf Oebisfelder 41er mit eingeschalteter Fahrwerkbeleuchtung. Das im Dunkeln angestrahlte Fahrwerk faszinierte mich immer wieder. So sollte diese Raffinesse bei meiner damals im Bau befindlichen Altbau 01 (TT) auch berückichtigt werden. Als Lampen fanden parallelgeschaltete Miniaturglühlampen von Quarzarmbanduhren Verwendung (15 mA). Die Leuchtkraft und Größe sind für TT-Loks geradezu ideal. Da die Lampen mit 1,5 V betrieben werden, habe ich dazu eine R 1-Alkali-Zelle (700 mAh) verwendet und im Tender untergebracht. Um die Lampen nicht dauernd leuchten zu lassen, ist auf dem Tender ein mit Kohle getarnter Schalter untergebracht worden.

Gutes Bildmaterial sollte als Vorlage für die vorbildgerechte Unterbringung der Lampen dienen. Für N-Fahrzeuge werden die Lampen zu groß sein. Wenn sie für die Nenngröße H0 zu schwach sein sollten, lassen sich auch 60 mA-Lampen verwenden von Quarz-Digital-Weckern (z. B. Ruhla Kal. 63). Notfalls ließe sich auch eine R2-Zelle verwenden. Die im Handel angebotene R6-Zelle kann man in einem hinter der Lok laufenden Wagen einbauen.

Hans-Gerd Ludwig, Ziesar

Dipl.-Ing. Päd. CLAUS DAHL (DMV), Burg

Anwendungsvarianten der Zubehörsteuerung (Teil I)

Steuerung von Weichen

Zweckmäßig wird eine für die Steuerung von Weichen verwendete Zubehörsteuerung (ZS) mit der Bezeichnung WS versehen. Dabei werden folgende Varianten unterschieden:
WS 1.1 Weichensteuerung mit Handsteuerung für Dauerstrom
WS 1.2 Weichensteuerung mit Handsteuerung für Impulsstrom
WS 2.1 automatische Weichensteuerung für Dauerstrom
WS 2.2 automatische Weichensteuerung für Impulsstrom
Diese Bezeichnungen erlauben die Anwendung eines aussagekräftigen Ordnungsschemas.
Bei Modellbahnanlagen treten je nach dem Ausstattungsgrad verschiedene Grundkombinationen von Weichen auf, die mit Hilfe der beschriebenen Zubehörschaltung (siehe Heft 10/81, S. 302—305) sehr einfach gelöst werden können. Einige dieser Probleme sollen nun behandelt werden. Die Einzelschaltung einer Weiche mit Handsteuerung wurde bereits erläutert und in Bild 5 des genannten Beitrages in Heft 10/81 gezeigt, sie wird nun vorausgesetzt. Die nachfolgenden Schaltungen sind für die Anwendung auf einfachen Anlagen mit geringerem Automatisierungsgrad gedacht.

Die Gleisverbindung

Weichen, die voneinander abhängig sind, lassen sich mit Gemeinschaftstasten bedienen. Solche Weichen liegen in Gleisverbindungen. Die Bilder 10 und 11 zeigen die Schaltung für eine einfache und eine doppelte Gleisverbindung. Sie besteht in einer Parallelschaltung aller 59er Eingänge. Die Verbindungen zu den Weichenantrieben und Rückmeldekontakten sind nicht dargestellt, sie werden nach Bild 5 ausgeführt. Vor der Inbetriebnahme sind die betreffenden Weichen in die gleiche Stellung zu bringen. Bei einwandfreier Arbeit der Weichen können alle Weichensteuerschaltungen an einen Rückmeldekontaktsatz angeschlossen werden, die Weichenstellungsanzeige im Gleisbild sollte aber von jeder Weiche einzeln erfolgen.
Bei Weichen, die paarweise zusammenarbeiten, gibt es noch eine weitere Möglichkeit der Vereinfachung. Diese läßt sich bei sicherer Arbeitsweise nur bei Weichen mit Dauerstromantrieben anwenden, die lediglich nur einen Verstärker erfordern. Da die Steuerstufe aber zwei Verstärker im Wechsel aussteuern kann, liegt der Gedanke nahe, den Weichen der Gleisverbindung eine Zubehörsteuerschaltung zuzuordnen. Da die Weichenmagnete nun im Wechsel arbeiten, muß man der einen Weiche die Grundstellung gerade, der anderen gebogen zuordnen. Das heißt aber, daß von den beiden Magneten einer immer Strom führt. Bild 12 zeigt diese Schaltungsvariante, die so zu einer rationelleren Nutzung der Steuerschaltung beiträgt.

Die Fahrstraßenschaltung

Bild 13a zeigt das Beispiel einer Fahrstraßenschaltung mit drei Fahrstraßen. Dieses Bild reicht zur Erläuterung des Prinzips aus.
Um zu klären, welche Weichen mit welchen Tasten bedient werden sollen, wird eine Schaltbelegungstabelle (Bild 13b) angelegt. In ihr werden die Zuordnungen Taste — Weiche — Weichenstellung — Anschlußpunkt eingetragen. Aus der fertigen Tabelle läßt sich entnehmen, welche Steuereingänge der WS zusammen an die bestimmte Fahrstraßentaste angeschlossen werden. Es ergibt sich die in Bild 13 dargestellte Schaltung. Die in der Schaltung erkennbaren Dioden sind für die getrennte und unabhängige Steuerung der WS-Eingänge erforderlich und in Bild 7a bereits vorgesehen.
Die Fahrstraßen können mit einer Auflösetaste aufgelöst werden, wenn man die Schaltung so ergänzt, wie es in Bild 13c gestrichelt dargestellt ist. Mit dieser zusätzlichen Schaltung können die Weichen in die gerade Stellung gebracht werden.

Weichen mit wahlweiser Fahrstraßen-Handsteuerung

In bestimmten Fällen gehören Weichen zu einer Fahrstraße, müssen aber auch einzeln bedient werden können, da sie sich beispielsweise an der Grenze zwischen Fahrbereich und Rangierbereich eines Bahnhofes befinden. Diese Schaltungsvariante wird in Bild 14 vorgestellt. In der gezeigten Schaltung läßt sich die Weiche W3 wahlweise mit der Fahrstraßentaste und der Handtaste bedienen. Die übrige Fahrstraßenschaltung kann durch Bild 13 ergänzt werden.

Anwendungsvarianten bei der Steuerung von Signalen

In der Modellbahntechnik werden zwei Signalarten unterschieden, Licht- und Formsignale. Während Lichtsignale immer mit Dauerstrom betrieben werden, erfordern Formsignale je nach Ausführung Impuls- oder Dauerstrom. Aufgrund der grundsätzlich ähnlichen Bedingungen wird auch für Signale die jeweils geeignete Zubehörsteuerschaltung benutzt. Veränderungen der Schaltung gibt es vor allem dann, wenn mehr als zwei Signalbilder gezeigt werden müssen.
Die für die Steuerung von Signalen verwendeten Zubehörsteuerungen erhalten die Kurzbezeichnung SS. Auch hier müssen verschiedene Varianten unterschieden werden:
SS 1.1-2 Signalsteuerung für Handsteuerung mit Dauerstrom und zwei Signalbilder

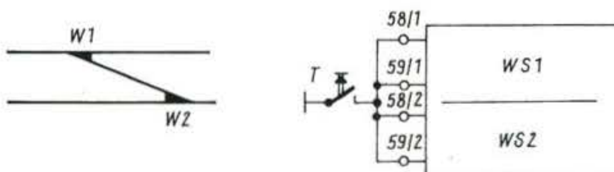


Bild 10 Einfache Gleisverbindung

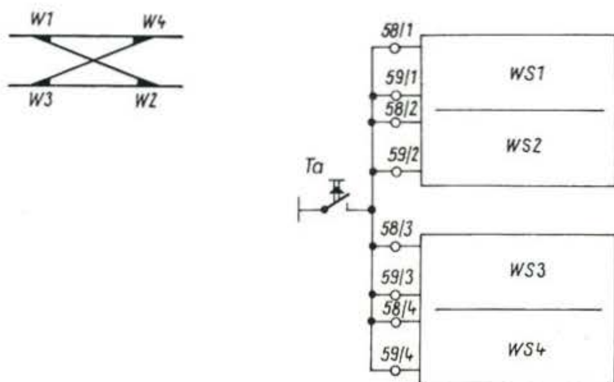


Bild 11 Doppelte Gleisverbindung

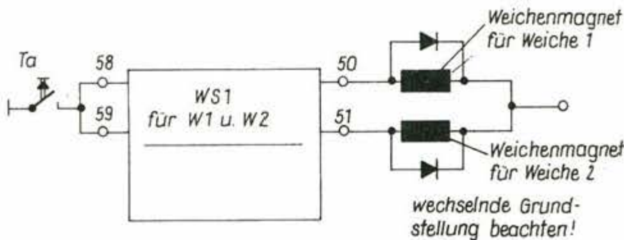
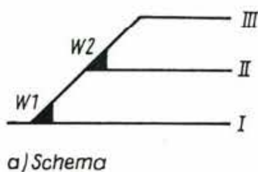


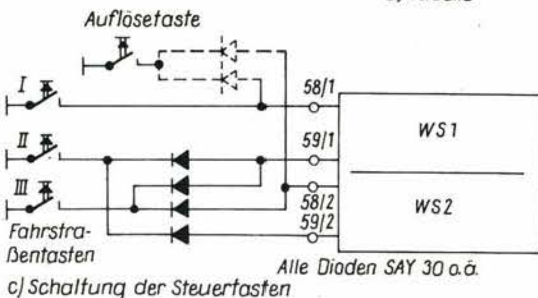
Bild 12 Schaltung für die Steuerung zweier Weichen mit Dauerstromantrieben mit einer Weichensteuerschaltung



a) Schema

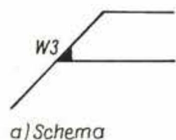
Fahr-str.	W1	W2
I	ger. 58	–
II	geb. 59	geb. 59
III	geb. 59	ger. 58

b) Tabelle



c) Schaltung der Steuertasten

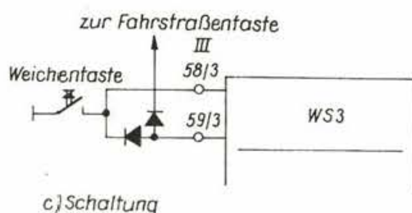
Bild 13 Beispiel für Fahrstraßenschaltung



a) Schema

Fahr-str.	W3
III	geb. 59
hand-	geb. 59
gesteu-ert	ger. 58

b) Tabelle



c) Schaltung

Bild 14 Wahlweise Steuerung einer Weiche durch Fahrstraßen- oder Weichentaste

SS 1.1-3 Signalsteuerung für Handsteuerung mit Dauerstrom und drei Signalbilder
SS 1.1-4 Signalsteuerung für Handsteuerung mit Dauerstrom und vier Signalbilder
SS 1.1-5 Signalsteuerung für Handsteuerung mit Dauerstrom und beliebiger Zahl Signalbilder plus Rangiersignal Ra 12
Mit gleicher Signalbildunterscheidung gibt es die weiteren Arten:
SS 1.2 Signalsteuerung für Handsteuerung mit Impulsstrom
SS 2.1 automatische Signalsteuerung mit Dauerstrom
SS 2.2 automatische Signalsteuerung mit Impulsstrom

Auf den ersten Blick erscheint die Tabelle sehr umfangreich, aber die aufgezählten Varianten können alle auftreten. Dabei ist die ganze Vielfalt der Signalbilder noch nicht einmal berücksichtigt worden. Sie kann aus verständlichen Gründen an dieser Stelle nicht vollständig behandelt werden. Deshalb werden in den folgenden Abschnitten einige für die Modellbahn wesentliche Signalbilder näher untersucht. Man kann durchaus davon ausgehen, daß nicht alle Signalbilder des Vorbildes Verwendung finden müssen, zumindest nicht solche, die der Signalisierung fein abgestufter Geschwindigkeiten dienen. Auch das Vorbild ist mehr als 100 Jahre mit wenigen Signalbildern ausgekommen. Für viele Anforderungen reichen sicher folgende Signalbilder aus:

1. Hl 1 grün	„Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit"
2. Hl 3a grün-gelb	„Fahrt mit höchstens 40 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!"
3. Hl 10 gelb	„Höchstgeschwindigkeit ermäßigen! Halt erwarten!"
4. Hl 12a gelb-gelb	„Geschwindigkeit 40 km/h ermäßigen! Halt erwarten!"
5. Hl 13 rot	„Halt für Züge und Rangierabteilungen!"

Ein Blocksignal sollte die Signalbilder Hl 1 und Hl 13, ein Einfahrsignal Hl 1, Hl 3a, Hl 10 und Hl 13, ein Ausfahrsignal Hl 1 und Hl 13 oder Hl 3a und Hl 13 zeigen. Für höhere Ansprüche könnten das Blocksignal noch Hl 10 und das Einfahrsignal Hl 12a abbilden. Mit dieser Beschränkung benötigt man maximal vier Signallampen und kann vor allem auf die schwierige Darstellung der Leuchtstreifen verzichten. Magnetisch betätigte Formsignale werden entweder mit Impuls- oder mit Dauerstromschaltung ausgerüstet. In beiden Fällen werden die bereits im Heft 10/81 beschriebenen Varianten der elektronischen Zubehörsteuerschaltung angewendet. Die Anzeige der Signalstellung erfolgt gegebenenfalls mit Hilfe der Rückmeldekontakte oder durch Anschalten der Lampen an die Ausgänge der Verstärkerstufen.

Bei Vorhandensein zweiflügliger Signale verfährt man ähnlich, wie es dann im Heft 4/82 für Lichtsignale mit drei Signalbildern beschrieben wird.

Anmerkung:

Die Bilder 1—9 wurden bereits mit dem Beitrag „Die elektronische Zubehörsteuerung" im Heft 10/81 auf den Seiten 302—305 veröffentlicht.

(Fortsetzung folgt)

Auslieferung erfolgte verspätet

Die Februar-Ausgabe unserer Zeitschrift wurde von der Druckerei erst am 26. Februar 1982 an den Postzeitungsvertrieb ausgeliefert.

JOACHIM GROTHE, Caputh

Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil III)

Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozeßverlauf der faschistischen Justiz

Die Aussage des Lokführers vom D 180 enthält eine ganze Reihe von Merkwürdigkeiten, die nicht einfach als Schutzbehauptungen abgetan werden können, weil sie zu leicht zu widerlegen waren. Er hat vom Ausfahrvorsignal Kade an sämtliche ihm gegebenen Signale, worunter der Verfasser auch Vor- und Schutzhaltsignale versteht, nicht beachtet und ist stattdessen mit „vollem Rohr" durchgefahren, bis er auf den D 10 auffuhr. Da der zeitliche Beginn der Fehlhandlungen mit der Durchfahrt durch den Bahnhof Kade anzusetzen ist, sind einschließlich Ausfahrvorsignal Kade drei Vorsignale, drei Hauptsignale und zwei Schutzhaltsignale nicht beachtet worden, also insgesamt acht Signale!

Am 18. April 1940 wird bei der Strafkammer in Magdeburg Anklage erhoben gegen
1. den Lokführer des D 180
2. den Heizer des D 180
3. den Weichenwärter vom Stellwerk Genthin Ost

wegen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung, fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung.

Wie aus der Anklageschrift hervorgeht, sah die Vertretung der Anklage die Ursache der Katastrophe darin, daß das Lokpersonal des D 180 das Haltsignal A am Block Belicke, das Schutzhaltsignal des Wärters vom Posten 89 und das Einfahrhauptsignal vor Genthin nicht beachtet habe.

Hätte der Weichenwärter von Genthin Ost ganze vier Sekunden gewartet und erst dann das Schutzhaltesignal gegeben, dann wäre der D 10 außer Gefahr gewesen. In seiner Kopflosigkeit hatte er voreilig gehandelt, wie die Anklageschrift feststellt. Die Fahrweise des Lokpersonals vom D 180 wurde als rücksichtslos bezeichnet.

Daß der Verfasser hinsichtlich der Katastrophenursache — Kade statt Belicke — anderer Auffassung ist als die Anklageschrift, wurde bereits ausführlich dargelegt und begründet.

Prozeß im Sinne der braunen Machthaber

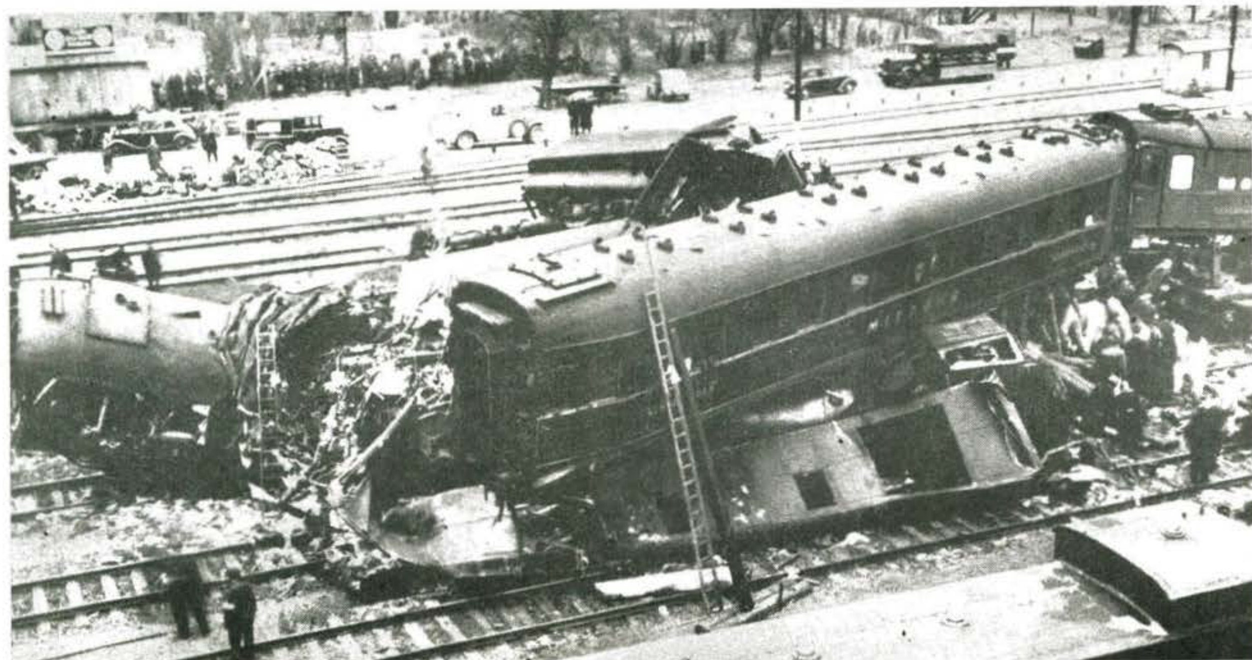
Die Verhandlung fand am 6. Juni 1940 in Magdeburg statt. Der Heizer und der Weichenwärter wurden mangels Beweise freigesprochen. Der Lokführer vom D 180 erhielt 3 Jahre Gefängnis, sein Revisionsantrag wurde verworfen. Wenngleich auch das Urteil angesichts der Schwere der Katastrophe und ihrer Folgen verhältnismäßig gering ausfiel, so bedeutete es doch für ihn auf Grund des geltenden Beamtenrechts die Zerstörung seiner bürgerlichen Existenz: Entlassung aus dem Dienst, Verlust der Alterspension und finanzielle Haftung für den angerichteten Schaden mit dem gesamten Vermögen und künftigen Einnahmen.

Mit welchem Einsatz und mit welcher Zielstrebigkeit er seinen Berufswunsch allen Hindernissen zum Trotz durchgesetzt hatte, ist schon in Kürze dargelegt worden.

Das alles soll er, zumindest nach Meinung der damaligen Justizorgane, so mir nichts dir nichts auf's Spiel gesetzt haben?

Auf Grund seiner langjährigen Berufserfahrung wußte der Lokführer, wie verantwortungsvoll sein Beruf ist. Was die Anklageschrift fahrlässig und rücksichtslos nennt, war mit größter Wahrscheinlichkeit für ihn tödlich und selbstmörderisch, denn daß er und sein Heizer eine solche Katastrophe überlebten, war nicht die Regel, sondern seltene Ausnahme. Er hatte also im eigenen Interesse allen Grund, seinen Dienst gewissenhaft zu verrichten, weil die geringste Nachlässigkeit im Regelfall tödliche Folgen hatte.

Diese Berufserfahrung also soll er — nach Meinung der



damaligen Justiz — plötzlich in den Wind geschlagen haben?
Nach dem Bericht des Magdeburger Oberstaatsanwaltes an den damaligen Reichsjustizminister vom 22. Dezember 1939 aus Genthin hatte der D 180 fahrplanmäßig um 0.44 Uhr Genthin zu durchfahren, die Katastrophe ereignete sich aber um 0,53 Uhr. Somit war also der D 180 9 Minuten verspätet.
Die Gedankengänge der damaligen Justiz müssen hier überprüft werden.

Erinnern wir uns

Am 21. Dezember 1939 hatte das Personal gegen 11.00 Uhr seinen Dienst angetreten und um etwa 13.00 Uhr einen Schnellzug von Magdeburg nach Braunschweig gefahren, wo sie um 13.51 Uhr eintrafen und nach den erforderlichen Arbeiten an der Lok sich noch für zwei Stunden zur Ruhe legen konnten. Gegen 18.00 Uhr fuhren sie einen Schnellzug von Braunschweig nach Berlin, wo sie gegen 22.00 Uhr ankamen. Der Heizer hatte am 30. Dezember 1939 bei seiner ersten Vernehmung ausgesagt: „Wir hatten bis kurz nach 23.00 Uhr mit unserer Maschine zu tun, mit der wir um 23.45 Uhr den D 180 bis Magdeburg fahren sollten. Es blieb uns noch eine Viertelstunde Zeit, unser Butterbrot zu essen, was wir in den Unterkunftsräumen taten."
Dann begann pünktlich um 23.45 Uhr die Fahrt in die Katastrophe. Bereits rund 5 Stunden Fahrt durch Nacht und Nebel mit aufmerksamster Beobachtung der verdunkelten Signale lagen hinter dem Lokpersonal. Was war das für ein Nebel?

Wetterinversion nicht ausgeschlossen

Tauchte in der Vernehmung des Lokführers vom D 10 vom 22. Januar 1940 erstmalig der — meteorologisch nicht exakte — Begriff „Höhennebel" auf, so gibt der Heizer am 30. Dezember eine genaue Beschreibung dieser so seltenen und gefährlichen Nebelform: „Es herrschte ab Potsdam mittlerer Nebel, d. h. die Signale waren noch zu erkennen, aber man mußte seine Augen schon anstrengen. Der Nebel kam von oben und ging etwa bis in Vorsignalhöhe. Die Vorsignale waren noch zu erkennen. Bei den Hauptsignalen konnte ich manchmal das Licht erkennen, manchmal nicht."
Diese Nebelform entsteht, wenn auf einer dem Boden liegenden Kaltluftschicht eine wärmere Luftschicht aufliegt, so daß der Nebel den Erdboden nicht berührt. Zwischen den Luftschichten verschiedener Temperatur liegt eine Sperrschicht, die einen vertikalen Luftaustausch verhinderte, so daß sich unter dieser Sperrschicht Abdampf, Rußpartikel und Rauchgase — die u. a. auch Kohlenmonoxid enthalten — ansammeln konnten. Es waren die Hinterlassenschaften des Wehrmachtzuges D 10, in die nun der D 180 hineinfuhr. Diese Sperrschicht muß außergewöhnlich niedrig gelegen haben, denn Abdampf, Rußpartikel und Rauchgase, die aus dem Kamin der Lok des D 180 ausgestoßen wurden, prallten an ihr ab, wurden reflektiert, so daß jene seltsame Erscheinung entstand, von der der Heizer des D 180 berichtete: „Uns fiel aber beiden auf, daß der aus dem Schornstein unserer Lok ausströmende Dampf am Kessel entlang auf unsere Fenster zustrich. Das ist sonst nicht der Fall."
Die Windleitbleche versagten ihren Dienst. Abdampf und Abgase zogen nicht mehr über das Führerhaus hinweg, sondern in das Führerhaus hinein, denn das Fenster auf der rechten, der Lokführerseite, dürfte auf Grund der Sichtverhältnisse nach Meinung des Verfassers wohl offen gewesen sein. Dabei wurde die Abgassituation noch verschärft, als hinter Kade der Heizer Kohle aufwarf.
Dadurch entstanden neuer Rauch und somit auch neue Rauchgase, die in erster Linie der Lokführer zu atmen hatte.
Diese gefahrbringende meteorologische Situation, die wir heute als Inversion bezeichnen, war auch mit ihren möglichen Folgen und Auswirkungen — z. B. Smog — schon damals hinlänglich bekannt. Sie hätte im Laufe der Voruntersuchung, bei der Anklageerhebung, aber auch bei der Urteilsfindung richtig eingeschätzt werden müssen, was aber nicht erfolgte. Der Bericht des Heizers vom D 180 wurde in der Anklageschrift sogar teilweise „widerlegt".

(Schluß folgt)

Noch deutlich sind die Ausmaße dieses schrecklichen Ereignisses, trotz der in Gang gekommenen Aufräumungsarbeiten, zu sehen.
Repros: Staatsarchiv Magdeburg (2)



Herr Gunter v. Hartwig aus Leipzig teilte uns in Ergänzung unseres im Heft 9/81 veröffentlichten Beitrages folgendes mit:

„Bereits im Herbst 1981 wurde der Wendezug Vamosgyörk—Gyöngyös mit der BR 324 bespannt. Eine Lok der BR 424 hat diese Aufgabe übernommen. Lediglich zwei Maschinen der BR 324 waren noch im Güterzugdienst anzutreffen. Auch auf der Strecke Vamosgyörk—Ujszasz ist die BR 375 inzwischen durch Dieselloks abgelöst worden.
Ergänzend möchte ich noch auf folgende Einsätze aufmerksam machen: Das Bw Kisterenye am Rande des Matra-Gebirges setzt noch eine Reihe von Maschinen der BR 375 und 424 ein. Die Maschinen der BR 375 werden vor Nahgüterzügen nach Kal-Kapolna eingesetzt und verkehren auch mit Reisezugwagen bei Ausfall von Triebwagen als Ersatz. Die Loks der BR 424 rangieren in Kal-Kapolna und bewältigen den Güterverkehr nach Hatvan.
Streckendienst verrichtet die BR 324 noch täglich auf der Strecke Papa—Tatabanya im Güterverkehr (ab Papa gegen 10.00 Uhr, an Tatabanya 18.00 Uhr, ab Tatabanya 6.00 Uhr, an Papa gegen 14.00 Uhr). Der Reiseverkehr wird mit sehr interessanten Triebwagen älterer Bauart abgewickelt (Hersteller: GANZ — Danubis, Budapest, Baujahr 1934—1936).
Außerdem lohnt es sich auch, dem Bahnhof Szombathely einen Besuch abzustatten. Von dort aus werden u. a. Personenzüge nach Szentgotthard und Nagykanizsa mit Loks der BR 424 befördert. Ferner sind in Szombathely auch 375er stationiert."

Zu den im Heft 12/81 veröffentlichten Angaben über die Lok 38 2067 von Herrn Kurt Zeisig aus Zerbst teilte uns Gerhard Zeitz, Lokführer im Bw Berlin-Ostbahnhof, folgendes mit:

„Aus den von mir zusammengetragenen Lebensläufen aller 1925 durch die DRG umgezeichneten P8-Lokomotiven ist bekannt:
Im September 1917 von Schwartzkopff in Wildau unter der Fabrik-Nr. 6207 geliefert, wurde diese Maschine als „2442-Münster" in Dienst gestellt. Sie verblieb bis 1927 im Bw Osnabrück-Bremer Bahnhof (später Osnabrück Hbf). Anläßlich einer L 4-Untersuchung Anfang 1928 erhielt die Lok den Kessel einer von Henschel gebauten P8 und Windleitbleche. Damit gelangte unsere 2067 zur Rbd Berlin, Bw Karlshorst, wo dieses Triebfahrzeug bis zum September 1944, gemeinsam mit ihren „Schwestern" 38 2073, 38 2951, 38 2973, 38 3258 und 38 3414 verblieb. Während des zweiten Weltkrieges mußte das Bw Karlshorst seine Schnellzuglokomotiven abgeben.
Die letzten S 10^1 (17 1124, 17 1156 und 17 1209) verschwanden 1940/41, und von den einstigen 12 Maschinen der BR 03 wurden ebenfalls alle aus Karlshorst abgezogen. Nun fiel den wenigen P8 auch die Zugförderung im Schnellzugdienst zu.
Lediglich die Loks 03 177 und 03 195 blieben noch in Karlshorst, die 03 098 sogar noch bis zum 22. Dezember 1945.
Weihnachten 1944 wurde die 38 2067 im Lokbahnhof Soldin/Neumark (heute: Myślibórz) gesehen, jedoch mit Küstriner (heute: Kostrzyn) Personal besetzt. An der Rauchkammertür trug sie noch die Buchstaben „Kh", die auf ihr ehemaliges Heimat-Bw hinwies.
In dieser letzten Phase des zweiten Weltkrieges, als es kaum noch einen geregelten Zugverkehr gab, war erst recht nicht an einen planmäßigen Lokumlauf zu denken.
Da die 38 2067 im Maschinenamt Berlin I bis April 1945 jedoch noch geführt wurde, ihr Einsatz aber von dem zur damaligen Rbd Osten (Frankfurt/Oder) gehörenden Maschinenamt Landsberg/Warthe (heute: Gorzów) erfolgte, verliert sich jegliche Spur von ihr."

Herr Werner Umlauft aus Erfurt machte uns telefonisch darauf aufmerksam, daß nach seinen Unterlagen die Lok von der PKP übernommen worden ist, 1947 die Nr. Ok 1-291 erhielt und der PKP-Direktion Wrocław zugeteilt wurde.

Auch auf Schusters Rappen...

Stefan Rasch aus Mülsen St. Jacob übersandte der Redaktion einen Bericht über eine Exkursion der DMV-AG 3/58. Zwar hieß das Motto nicht „Auf alten Bahndämmen" (siehe „Der Kontakt" im Heft 12/81), aber dennoch dürfte diese „Trassenbegehung" zwischen Mosel und Ortmannsdorf genauso großen Anklang gefunden haben, wie die Aktivitäten der Berliner Freunde. Herr Rasch schreibt uns:

Diese fast 14 km lange und am 1. November 1885 eröffnete Mülsengrundbahn gehörte zu den unrentabelsten Linien der sächsischen Schmalspurstrecken. Bereits am 14. Mai 1939 wurde hier aus Rentabilitätsgründen der Personenverkehr eingestellt. Erst 1944 erfolgte die Wiederaufnahme des Reiseverkehrs.
1981 waren nun 30 Jahre vergangen, seitdem es im schönen Mülsengrund (Landkreis Zwickau) nicht mehr „dampft" — am 20. Mai 1951 wurde der Betrieb endgültig eingestellt.
Nach der Besichtigung des ehemaligen Lokschuppens, heute als Bushalle genutzt, und des ehemaligen Empfangsgebäudes ging es auf Schusters Rappen nach Mosel. Die Trasse und Reste der Kunstbauten wurden „unter die Lupe" genommen. Das Fotoalbum von Freund Rasch zeigte jedem wie es einmal hier ausgesehen hat. Im ehemaligen Bahnhofshotel „Zur Linde" Mülsen St. Jacob erwartete alle Teilnehmer ein Mittagessen, dem sich u. a. ein schwarzweiß-Lichtbildervortrag aus der Betriebszeit dieser Bahn anschloß.
Das nächste Ziel war Thurm. Der einstige Bahnhof ist seit der ersten Einstellung des Personenverkehrs Knotenpunkt für 3 Buslinien. Die Zwickauer Mulde erreichend, haben manche Teilnehmer Müdigkeitserscheinungen geschickt überspielt (nur keine Blöße!).
Im Raum Mosel mußten die Trasse und einige kleinere Kunstbauten den Bauarbeiten für einen neuen Betrieb weichen. Ein Teil des ehemaligen Lokschuppens in Mosel mit eingebautem Brunnen für das Speisewasser der Lokomotiven konnte noch bewundert werden. Die Meinung war eindeutig: Ein schöner Tag, auch ohne Dampfeisenbahn, Hobby und Bewegung an frischer Luft — ideale Erholung.
Die **nächste Exkursion** ist für **Anfang Mai 1982** vorgesehen.
Interessenten melden sich bitte bei Stefan Rasch, 9516 Mülsen St. Jacob, Dresdner Str. 25

Foto: St. Rasch, Mülsen St. Jacob



03 0010 jetzt wieder 03 1010

Bw Halle P
Seit dem 9. Januar 1982 befindet sich die Lok 03 0010 wieder im Bw Halle P. Die Lok erhielt zuvor in Meiningen eine L 7 und wurde auf Rostfeuerung umgebaut. Demzufolge trägt sie jetzt wieder die Nummer 03 1010. Ebenfalls eine Hauptuntersuchung wurde an der Lok 02 0201 vorgenommen. Beide Maschinen werden sorgfältig von den Kollegen des Bw Halle P gewartet und stehen ab sofort für Sonderfahrten zur Verfügung. Weiterhin gehören die Lokomotiven 44 1236 und 52 8039 für Heiz- und Reservezwecke zum Bestand dieses Bw. **Ja.**

Bw Sangerhausen
In Ergänzung zu den im Heft 2/82 veröffentlichten Informationen über den Dampflok-Einsatz der BR 52.8 des o. g. Bw hier einige Güterzug-Umläufe:
Hel ab 7.04 Uhr, Nrö an 8.49 Uhr; Sgh ab 13.15 Uhr, Rts an 14.24 Uhr; Hel ab 13.15 Uhr, Nrö an 14.32 Uhr; Nrö ab 9.32 Uhr, Sgh an 10.30 Uhr; Rts ab 15.32 Uhr, Sgh an 16.53 Uhr; Sgh ab 11.39 Uhr, Hel an 12.24 Uhr (mit BR 52.8 als Schiebelok); Nrö ab 15.10 Uhr, Sgh an 16.06 Uhr; Rts ab 9.58 Uhr, Sgh an 11.05 Uhr (nur an ungeraden Tagen); Sgh ab 16.56 Uhr, Hel an 17.38 Uhr (nur an geraden Tagen); At ab 14.01 Uhr, Sgh an 14.24 Uhr (nur an ungeraden Tagen).
Hinzu kommen noch einige Schubleistungen Sgh—Blh, z. B.: ab Sgh 9.34 Uhr, 10.38 Uhr (gerade Tage), 12.44 Uhr (gerade Tage), 14.21 Uhr (gerade Tage), 14.45 Uhr (ungerade Tage), 16.56 Uhr.
Legende: Hel ≙ Helbra, Nrö ≙ Niederröblingen, Rts ≙ Rottleberode Süd, Sgh ≙ Sangerhausen, At ≙ Artern, Blh ≙ Blankenheim. **Ho.**

Einsatzstelle Göschwitz
Die Züge 4000 und 3003 und der Dg 13.00 Uhr ab Saalfeld verkehren nicht mehr mit Loks der BR 41 (siehe Heft 2/82, S. 40). Dafür fährt ab Schwarza gegen 7.30 Uhr täglich ein Güterzug mit der BR 41. Die Lok 01 0502 wird derzeit im Raw Meiningen zu einer Heizlok umgebaut.

Bw Probstzella
Die Lok 95 0027 wurde kürzlich auf Rostfeuerung zurückgebaut. Demgemäß erhielt sie die Nr. 95 1027 und steht für Sonderfahrten zur Verfügung. **Dre.**

Bw Güstrow / Bw Rostock
Die Rostloks 44 1595 und 44 2663 gehören jetzt zum Bestand des Bw Rostock, während die 44 1280 dem Bw Güstrow zugeordnet wurde. Ursprünglich nur für Heizzwecke vorgesehen, ist die 44 1595 bereits fallweise vor Güterzügen im Raum Rostock und Güstrow anzutreffen.
Planmäßig sind seit einiger Zeit auch wieder 4 Loks der BR 50.35 des Bw Güstrow im Einsatz. **Schu.**

Bw Wismar
Ende Januar wurde die Lok 01 2204 mit schadhafter Schleppachse abgestellt. Inzwischen ausgebaut, ist diese Maschine im Gelände des Bw Hagenow Land abgestellt. Es ist vorgesehen, eine neue Achse einzubauen. **Achtung:** Im Bereich des genannten Bw ist das Fotografieren verboten! **Ka.**

Bw Angermünde/Bw Eberswalde
Vom Bw Angermünde werden ständig durchschnittlich drei bis vier Dampfloks der BR 52.8 eingesetzt. Die Maschinen 52 8187, 52 8001, 52 8144, 52 8155, 52 8035 und 52 8053 verkehren auf den Strecken Angermünde—Pasewalk, Angermünde—Schwedt, Angermünde—Frankfurt (Oder) und Angermünde—Tantow. Genauere Umläufe veröffentlichen wir in einer der nächsten Ausgaben. Die noch vor kurzem eingesetzte 50 0035 ist abgestellt worden.
Vom Bw Eberswalde werden derzeit keine Dampfloks eingesetzt. **Im.**

(Fortsetzung von Seite 68)

tung eines zentralen Heizkraftwerkes am Bahnhof Gera-Süd mit Regelspuranschluß führte schließlich 1962 zur Einstellung des Güterverkehrs auf der Geraer Straßenbahn. Die Gleisanschlüsse der Betriebe wurden abgebaut und die Übergabegleise in Pforten dienten bis zur Einstellung der ehemaligen GMWE noch als Abstellgleise für ausgemusterte Straßenbahnwagen.

Der Fahrzeugpark

Mit der Eröffnung des Betriebes standen 18 Triebwagen zur Verfügung. Den elektrischen Teil lieferte die AEG. Den mechanischen Teil stellte die Kölner Firma Herband & Co. her. Vier geschlossene Beiwagen und 12 offene sogenannte „Sommerwagen" ergänzten den Wagenpark (Bild 2). 1911 lieferte MAN drei neue Triebwagen. Drei alte Triebwagen wurden zu Beiwagen umgebaut. Die restlichen erhielten gleichzeitig stärkere Motore.
Von 1925 bis 1928 sind insgesamt 13 neue MAN-Triebwagen mit jeweils 2 × 34 kW Leistung und erstmals mit verglastem Führerstand zum Einsatz gekommen. Bis Ende der 60er Jahre sind diese Triebwagen fast alle ausgemustert worden. 1937 fuhren 3 neue mit moderner Formgestaltung gefertigte Großraumtriebwagen durch Gera. Die von der Waggonfabrik Heidelberg gebauten Fahrzeuge besaßen jeweils drei Achsen, wobei die mittlere Achse beweglich gelagert war. 1961 wurden sie ausgemustert. Der überalterte Beiwagenbestand erforderte, 1937 vier neue Beiwagen vom Waggonbau Werdau anzuschaffen. Weitere Überführungen erfolgten in den Kriegsjahren aus Wiesbaden und Münster.
1947/48 kamen die ersten Nachkriegsbeiwagen aus Werdau, die 1969 nach Görlitz verkauft wurden (Bild 4). Die LOWA-Fahrzeuge (ET/EB 50) fuhren erstmals 1951 in Gera. Dieser Straßenbahntyp ist auch heute noch, allerdings in Einrichtungsausführung, zu sehen. T 57/B 57 ergänzten noch als Zweirichtungswagen ab 1957 den Fahrzeugpark (Bild 5).
Durch den Bau des Südrings bot sich der Einsatz von Einrichtungswagen förmlich an. Ab 1961 fuhren 6 bzw. 4 neue vom Waggonbau Gotha hergestellte T 2/61 bzw. B 2/61 durch Gera. Von anderen Verkehrsbetrieben fanden in den 60er Jahren weitere Zweirichtungwagen (u. a. ET 50 und T 57) vorübergehend in Gera eine neue Heimat.
1968 begann schrittweise eine Typenbereinigung, die mit Fahrzeugumsetzungen verbunden war. Ein Großteil der Zweirichtungswagen sind nach Görlitz und Nordhausen verkauft und der Rest in Einrichtungswagen umgebaut worden. Von Halle, Cottbus und Zwickau wurden T2D/B2D-Fahrzeuge übernommen. Diese „Umsetzungsaktion" war somit 1975 beendet. Die Eröffnung der Neubaustrecke nach Lusan erforderte eine weitere Beschaffung von EB 50/54 von anderen Verkehrsbetrieben. 1979 konnten die schon lang ersehnten ersten beiden KT4D-Wagen aus der ČSSR ihre Jungfernfahrten in Gera antreten. Eine Lieferung von 8 weiteren Wagen dieses Typs erhielten die GVB Mitte 1981 (Bild 6).
Auch in Gera wird die Straßenbahn künftig wichtige Nahverkehrsaufgaben erfüllen. Es ist vorgesehen, daß sie in dem geplanten Neubaugebiet Bieblach-Ost die verkehrliche Erschließung übernehmen wird.

Literaturverzeichnis:

(1) „1892—1967 75 Jahre Geraer Straßenbahn" Herausgeber: VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Gera, Gera 1967
(2) „Straßenbahn-Archiv", Berlin transpress 1978
(3) „Akten des Stadtrates zu Gera betreffend der Straßenbahn", Stadtarchiv Gera

WISSEN SIE SCHON...



● daß bereits vor einiger Zeit der Triebwagen 18^{II} der Naumburger Straßenbahn per Eisenbahn nach Halle überführt worden ist?
Die Hallenser AG 6/38 „Historische Straßenbahnen" wird dieses Fahrzeug nun als historischen Wagen erhalten. Dieser Triebwagen ist der letzte Vertreter einer Serie von 8 Wagen (Nr. 11—18), die in den Jahren 1955 und 1956 vom VEB Waggonbau Gotha auf Fahrgestellen älterer Leipziger Wagen aufgebaut worden sind. Ursprünglich mit der Nr. 15 bezeichnet, wurde der genannte Triebwagen 1978 unter Denkmalschutz gestellt, wobei er jedoch noch bis 1979 eingesetzt wurde. Die anderen Fahrzeuge sind inzwischen verschrottet worden. Die Überführung organisierte die AG 6/38. Dabei gaben Kollegen des VEB Straßenbahn Naumburg, des VEB Verkehrsbetriebe Halle und vom VEB Kraftverkehr Zeitz freundlicherweise Unterstützung. Text: E. Kluge, Halle, Foto: D. Moritz, Merseburg

● daß die Eisenbahntruppen der UdSSR seit ihrem Wechsel zum Friedensdienst, also nach 1945, etwa 30000 km Gleise verlegt und rund 13000 Kunstbauten errichtet haben?
Sie montierten ferner zweite Gleise auf vielen Hauptstrecken, nahmen Teilelektrifizierungen vor, bauten Bahnhöfe und Bahnbetriebswerke. Im Großen Vaterländischen Krieg bestanden sie eine harte Bewährungsprobe nach der anderen. So während der Schlacht vor Moskau, der entscheidenden Wende des Krieges im Zusammenhang mit der Schlacht von Stalingrad (heute Wolgograd). Hier wurde auch die schon vor Kriegsausbruch in Betrieb genommene Strecke Bam—Tynda völlig abgebrochen, nach dem Wolgagebiet geschafft und dort (unter Feindeinwirkungen!) als Nachschublinie wieder aufgebaut. Bei der Zerschlagung der japanischen Truppen im Sommer 1945 mußte die frühere Ostchinesische Eisenbahn von Otpor bis Charbin auf 1524 mm Spurweite umgebaut und dazu ein Großteil Menschen und Material über weite Entfernungen befördert werden. Die äußerste Grenze der Auslastung auf der Transsibirischen Eisenbahn wurde im Rahmen dieses Vorhabens von Mai bis August 1945 erreicht. Insgesamt erfolgte die Abfuhr von 136000 Wagen in 1600 Zügen.
Kau.

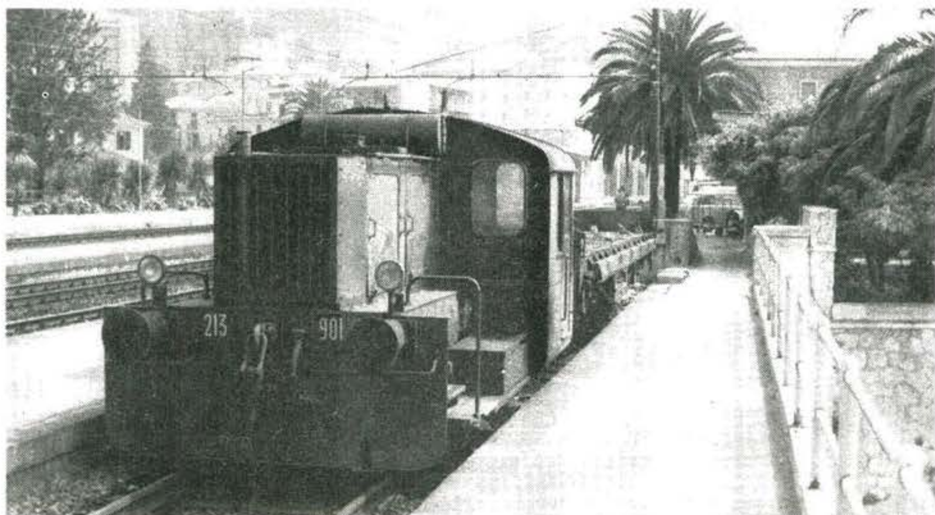
● daß in der VR Angola kein zusammenhängendes Bahnnetz existiert?
Jede der vier Magistralen ist eine Inselbahn. Von Nord nach Süd handelt es sich u. a. um folgende Strecken: Luanda—Dalatendo—Malange (CFL/424) mit Zweigstrecke Itombe—Dondo (35 km), Porto Ambion—Gabela (CFA/124 km), Lobito—Benguela—Huam — Luso—Dilolo (CFB/1348 km) und Mocamedes—Lubango—Menongue (CFM/756 km) mit Zweigstrecke Carvalhais—Jamba (17 km). Hinzu kommen die Vorortstrecken von Luanda, die Nebenbahnen Boa Vista—Cucuaco und Muceques—Quicolo.
Kau.

● daß sich in New City kürzlich die Preise für U-Bahn- und Busfahrten von 60 auf 75 Cents erhöht haben?
Ähnliche Maßnahmen erfolgten in Chikago. Dem dortigen Nahverkehrssystem sind inzwischen 430 Millionen Dollar Schulden entstanden. Eine Bahn- oder Busfahrt kostet dort inzwischen 90 Cents. In Philadelphia sollte der Vorortverkehr eingestellt werden, da die zuständige Verkehrsgesellschaft nicht in der Lage war, den Schuldenberg von 100 Millionen Dollar aufzutreiben. In letzter Minute konnte eine Stillegung noch durch weitere Fahrpreiserhöhungen vermieden werden. Leidtragende sind Millionen Menschen, denn 27,6% aller Stadtbewohner und 30,8% der Rentner in den USA besitzen kein Auto.
Ma.

● daß auch die Eisenbahnen in Großbritannien unter akutem Geldmangel leiden?
Das Projekt, einen dieselbetriebenen Schnellzug, der die 640 km lange Strecke zwischen London und Glasgow in vier Stunden mit Spitzengeschwindigkeiten bis zu 256 km/h durchfahren soll, einzusetzen, ist bis mindestens 1987 aufgeschoben worden. Die „Lösung" des Finanzproblems soll durch Tariferhöhungen, der Vernichtung von 38000 Arbeitsplätzen und Kürzungen des Reallohnes bei den 230000 Beschäftigten erreicht werden. Die in den vergangenen Wochen durchgeführten Lokführerstreiks sind eine erste Antwort auf diese Maßnahmen.
Ma.

● daß auch die Italienischen Staatsbahnen (FS) noch heute Kleindiesselloks deutscher Herkunft einsetzen?
In den Wirren des zweiten Weltkrieges gelangte auch die auf dem Foto abgebildete Kö nach Italien. Lediglich diese und eine weitere Maschine sind im Originalzustand erhalten geblieben. Alle anderen Loks wurden in einem Modernisierungsprogramm u. a. mit geschlossenen Führerhäusern und größeren Rangiertritts ausgerüstet.
Die Diesellok 213.901 ist 1934 von Borsig an die DRG ausgeliefert worden und erhielt dort die Bezeichnung Köe 4082. Heute ist dieses Fahrzeug im Bw Sarone beheimatet und bewältigt u. a. auf dem an der Riviera-Strecke liegenden Bahnhof Finale-Ligure-Maruna Rangieraufgaben.
Text und Foto: B. Jülich, Bonn-Bad Godesberg (BRD)

● daß man in Chikago seinerzeit die ausgedehnteste Güterbahn der Welt errichtet hatte? Heute ist sie nur noch zu einem ganz geringen Teil in Betrieb. Auch dieses Unternehmen fällt dem allgemeinen US-amerikanischen Eisenbahnsterben zum Opfer. Die Bahn mit einer Spurweite von 610 mm verband 26 eigene Güterbahnhöfe untereinander; die gesamte Gleislänge betrug immerhin rund 100 km.
Angeschlossen waren u. a. die meisten der größeren gewerblichen und öffentlichen Gebäude der Stadt am Michigan-See. Durch eine Vielzahl abzweigender Seitentunnel konnten die einzelnen Wagen unmittelbar in die Keller der Gebäude gefahren werden. Ursprünglich war das Tunnelsystem (Breite der Tunnelröhren: 1,8 m, Höhe: 2,3 m) als Kabelkanalanlage für ein städtisches Fernsprechnetz geplant und ausgeführt, aber dann nicht genutzt worden. Stattdessen verlegte man später Schmalspurgleise und Weichen, baute Stellwerke, Lokdepots, Betriebs- und Verladestellen. Gefahren wurde in der Hauptsache mit Preßluftlokomotiven.
Kau.



Dipl.-Ing. STANISLAV HENDRYCH, Doudleby n. Orl. (ČSSR)

Wo noch heute Stütztenderlokomotiven dampfen ...

Längs der böhmisch-mährischen Landesgrenze, zwischen den Städten Morvská Třebová und Svitavy befindet sich — auf manchen Stellen mit Steingebilde geschmückt — der bewaldete Gebirgskamm Hřebečov. Hier, auf der schmalspurigen Werkbahn Mladějov na Moravě—Hřebeč dampfen noch heute die letzten und zugleich einzigartigen Stütztenderlokomotiven Mitteleuropas. Nicht zuletzt ist hier auch noch die letzte Dampflokomotive der weitberühmten österreich-ungarischen Heeresbahnbaureihe „R III.c" im Einsatz.

Bodenschätze führten zum Bau einer einzigartigen Werkbahn

Bereits Ende des 18. Jahrhunderts haben die Landwirte auf den wenig fruchtbaren östlichen Berghängen im Raum Mladějov na Moravě/Březina/Kunčina/Nová Ves kleinere Kohlevorkommen entdeckt. Der Kohleabbau lohnte sich aber nicht. Diese Bodenschätze waren zu sehr mit dem damals unbrauchbaren Schieferton durchwachsen. Erst vor etwa 100 Jahren fand man für diesen Schieferton und die minderwertige Kreidekohle in einigen Industriezweigen Verwendung. Der fortschreitende Aufschwung der Hüttenindustrie und nicht zuletzt der Bedarf an neuer Schamottauskleidung für Hochöfen veranlaßten um 1900 zum Tonabbau in größerem Umfang. Für die Abfuhr des Rohstoffes aus den Tagebauen wurden zuerst Pferdefuhrwerke, nach Inbetriebnahme eines Kraftwerkes in Mladejov auch eine Seilbahn von dem neu gegründeten Unternehmen „Fürst Liechtensteinsche Kohlen- u. Tonwerke, G. m. b. H., Blosdorf" benutzt.

Die zunehmende Verwendung von Spezialstahl nach Kriegsausbruch im Jahre 1914 wirkte sich fördernd auf den Abbau aus. Die Erschließung weiterer Rohstoffquellen erforderte dringend, die Abfuhrkapazität entweder durch den Einsatz einer weiteren Seilbahn oder einer Schmalspurbahn zu erhöhen. Als Umladestelle wurde der Bahnhof Mladějov na Moravě der historischen Mährischen Westbahn eingerichtet. Kriegsgefangene bauten das erste Teilstück. Es wurde im Herbst 1917 eröffnet. Die rund 9 km lange Werkbahn verband die Stollen Wenzel Teodor, Barbora und Hugo Karel mit der oberen Seilbahnstation, wo auch ein eingleisiger Lokschuppen entstand. Obwohl die Genehmigung für die Verlängerung der Bahn bis zum Bahnhof Mladějov wenig später erteilt wurde, konnte der Bahnbau erst nach dem Zerfall der österreich-ungarischen Monarchie beendet werden.

Durch die geänderten politischen und ökonomischen Verhältnisse nach 1918 sank der Bergabbau auf rund die Hälfte der Kriegsproduktion. Mehrere Stollen wurden verlassen, und die Seilbahn wurde schließlich abgebaut. Als im Jahre 1928 Schamott und Ton als Rohstoffe wieder zunehmende Bedeutung erlangten, mußte die Förderung wesentlich erhöht werden.

Der Liechtensteinsche Besitz wurde nach Befreiung der Republik im Jahre 1945 verstaatlicht. In den 50er Jahren begann eine weitgehende Modernisierung der Produktion. Das Kraftwerk wurde stillgelegt und die Kohleförderung endgültig aufgegeben. In Hřebeč und Mladějov entstanden neue Öfen. Die Schmalspurbahn transportierte nun jährlich mehr als 125 000 t Güter. Gegenwärtig sind Gruben, Werkanlagen und die Bahn dem National-Unternehmen „MLŠZ — Moravské lupkové a šamotové závody, n. p., Velké Opatovice", das soviel bedeutet wie „VEB Mährische Ton- und Schamottewerke", angeschlossen.

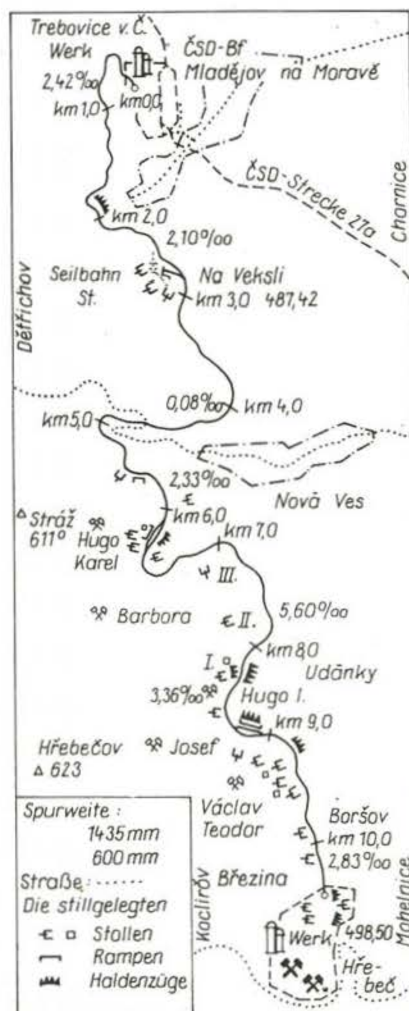
Ein in den letzten Jahren vorgelegtes Projekt, die Werkbahn durch Lkw-Verkehr zu ersetzen, wurde zur Freude vieler Eisenbahnfreunde bis auf weiteres aufgeschoben.

Streckenführung, Oberbau und Sicherungsanlagen

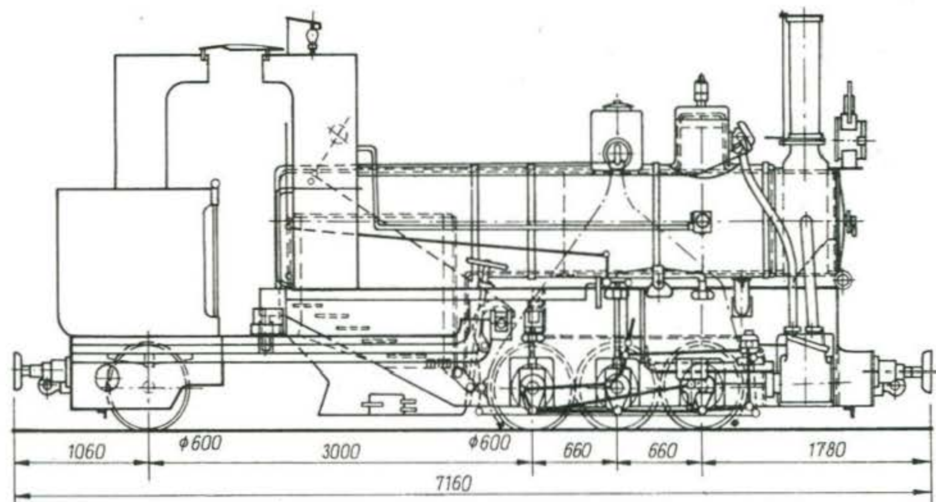
Der Ausgangspunkt der Bahn befindet sich im MLŠZ-Werk Mladějov (425 m ü. NN), das gegenüber dem ČSD-Bahnhof Mladějov na Moravě (Strecke 27 a) liegt. Kurz nach Verlassen des Werkes verläuft das Gleis in die Gegenrichtung. Die Trasse steigt bis auf die östlich gelegenen Berghänge zunächst 3 km. Auf diesem Teilstück wird ein Höhenunterschied von 62,31 m überwunden. Nach Durchfahrt der Ausweichstelle „Na Veksli" verläßt der Schienenstrang in einer

Tabelle 1: Die wichtigsten Ortsnamen

jetzige Bezeichnung	Bezeichnung bis 1918
Hřebečov	Schönhengst
Kunčina	Kunzendorf
Chornice	Kornitz
Mladějov na Moravě	Blosdorf
Moravská Třebová	Mährisch Trubau
Svitavy	Zwittau
Vlké Opatovice	Groß Opatowitz



Übersichtskarte zum Streckenverlauf



Maßskizze von der Lok 1

schärfen Kurve das offene Terrain. In einer Höhe von 50 bis 100 m unter der Kammebene, folgt er durch die Wälder bis zum Dorf Nová Ves. Oberhalb des Dorfes führt die Strecke zur Überwindung eines tief eingeschnittenen Nebentales in westliche Richtung. Kurz nach dem Überqueren der Straße Moravská Třebová—Svitavy beginnt das alte Bergbau-Gebiet. Die verlassenen Schächte mit mehreren Stollenöffnungen, Haldenzügen, Resten alter Maschinenanlagen und mit Unkraut überwucherte Ladestellen erinnern an die Vergangenheit. Die zuletzt genannten und einst wichtigen Bahnanlagen werden heute nur noch für Zugkreuzungen oder als Abstellgleise genutzt. In einer Steigung von 5 ‰ kreuzt die Bahn, überwiegend in südlicher Richtung verlaufend, das ganze Bergbau-Gebiet und endet im MLŠZ-Werk Hřebeč (503 m ü. NN). Hier ist ein unterirdisch angelegter Schmalspur- und Seilbahnbetrieb vorhanden, der dem Rohstofftransport dient.
Die mit einer Spurweite von 600 mm angelegte Werkbahn ist derzeit 11,15 km lang. Ursprünglich wurden Schienen mit einer Metermasse von 7,5 kg verwendet, die man allerdings später durch stärkere austauschte. Heute überwiegt der sogenannte „i"-Typ mit 23,5 kg/m.
Anfänglich betrug die zulässige Streckengeschwindigkeit 30 km/h. Im Bereich von Überwegen, aber auch bei der Talfahrt sowie zwischen der Ausweiche „Na Veksli" und Mladějov ist sie auf 16 bzw. 6 km/h beschränkt.
Die umfangreichen Gleisanlagen in Mladějov und Hřebeč ermöglichen einen regen Bahnbetrieb.
Als einzige „Sicherungstechnik" dienten aus der Gründerzeit stammende Gleissperrbalken. Sie sind inzwischen ausgebaut worden. Zur fernmündlichen Verständigung dient das öffentliche Postnetz.

Lok- und Wagenpark

Da zur Eröffnung der ersten Strecke die eigenen Stammlokomotiven fehlten, mußten zunächst Pferde — teilweise wahrscheinlich auch zwei Baulokomotiven von Orenstein & Koppel — eingesetzt werden. Eine der erwähnten und von der Bahn übernommenen Baulokomotiven war mehrere Jahre für Rangieraufgaben eingesetzt. Das Schicksal der anderen Maschine ist unbekannt.
Um den Abtransport zu sichern, teilte das Wiener Kriegsministerium dem Unternehmen zwei Heeresbahnlokomotiven der Baureihe „R III.c" zu. Dieser Loktyp war in den letzten Kriegsjahren auf den österreich-ungarischen Militärfeldbahnen weit verbreitet. Die Maschinen waren in Transylvanien ebenso wie in Dalmatien, Bosna, Herzegowine, aber auch auf vielen kriegswichtigen Werkbahnen eingesetzt. Insgesamt wurden fast 400 Stück bei verschiedenen Lokomotivfabriken bestellt. Auf Grund der gelungenen Konstruktion lieferte man noch nach Kriegsende weitere Exemplare aus. Obwohl der Bau nach einheitlichen Richtlinien der K. u. K. Heeresbahnverwaltung erfolgte, waren geringe Abweichungen in der Konstruktion verschiedener Hersteller vorhanden. Alle ab Juni 1917 gebauten Maschinen erhielten bereits vereinfachte Ausrüstungen.
Die Betriebserfahrungen mit den Baulokomotiven und der zugeteilten Heeresbahnlokomotive „R III.c-124" befriedigten nicht. Um die hohen Ansprüche auf der relativ langen Strecke mit Steigungen von rund 25 ‰ auch bei Verbrennung der dortigen minderwertigen Kohle zu sichern, wurde in der Linzer Lokomotivfabrik von Krauss die erste und ausschließlich für diese Bahn bestimmte Stütztenderlokomotive in Auftrag gegeben. Als Vorbild diente wieder die Baureihe „R III.c". Nach Bestätigung der Bestellung sah das Unternehmen für diese Maschine die Nummer „1" vor. Die Auslieferung erfolgte aber erst im Jahre 1920. Im Jahre 1928 wurde noch eine weitere, aber inzwischen technisch



Bild 1 Leerzug an der Weiche Na Vekoli

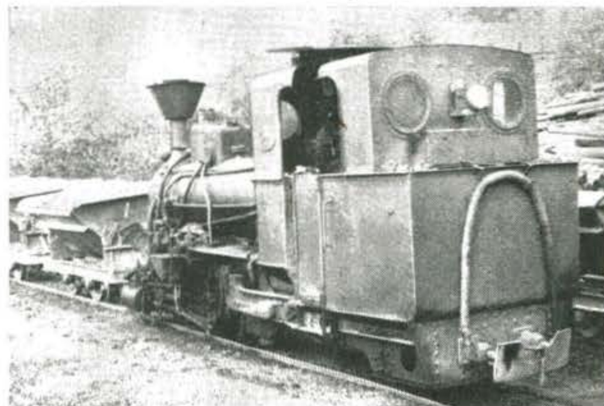


Bild 2 Lok 1 (Krauss 7485/20) vor einem beladenen Zug

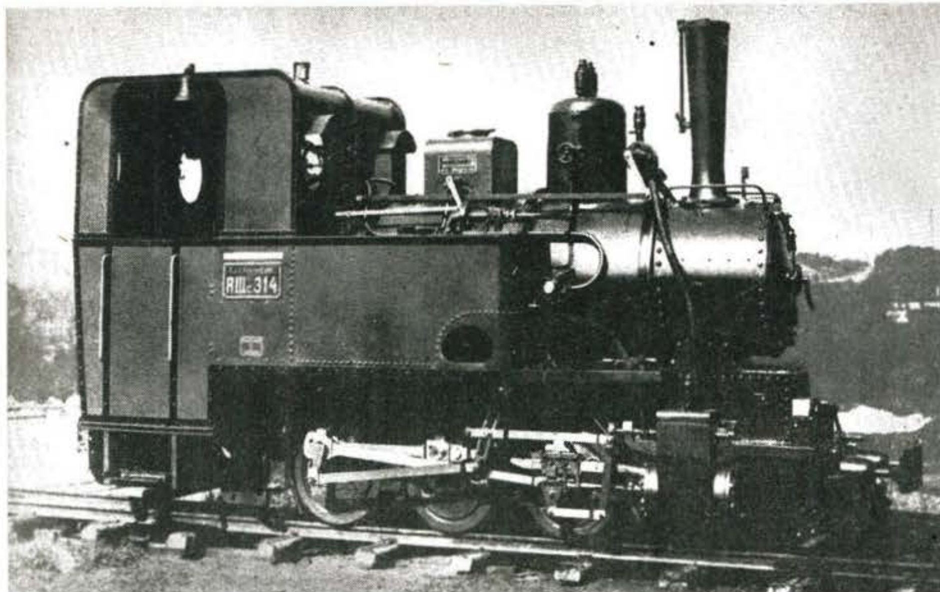


Bild 3 Eine Original-Aufnahme der K. u. K. Heeresbahn-Lokomotivbaureihe „R III. c—314" (Ausführung von Lokomotivfabrik Breitfeld—Daněk) etwa aus dem Jahre 1918. Das Aussehen der Schwestermaschine auf der Mladějov-Hřebeč-Bahn blieb während der langen Jahre fast ungeändert. Ebenso wie alle anderen Dampflokomotiven dieser Industriebahn bekam auch diese Maschine elektrische Beleuchtung — und anstatt der einen passenden Dampfpfeife die großen ČSD-Normalspurlokomotiven-Tieftonpfeifen!

verbesserte Maschine dieser Art bestellt. Die beiden beim Lokomotivpersonal sehr beliebten Halbtenderlokomotiven sind gemeinsam mit der in Mitteleuropa letzten betriebsfähigen „R III.c"-Maschine im Streckendienst eingesetzt. Die Stütztenderlokomotiven zeigen neben sparsamem Kohlenverbrauch und geringem Unterhaltungsaufwand auch bei Höchstleistungen hervorragende Fahreigenschaften. Beispielsweise werden die scharfen Krümmungen anstandslos bewältigt. Allerdings ist ein relativ hoher Arbeitsaufwand bei den Hauptuntersuchungen erforderlich.

In den 50er Jahren beschaffte das Unternehmen die ersten zweiachsigen Diesellokomotiven BNE (50 PS, elektrische Kraftübertragung Bauart Gebus). Dieses Fahrzeug bewährte sich gemeinsam mit der zu Beginn der 70er Jahre gelieferten zweiachsigen BN 60 H (60 PS, hydraulische Kraftübertragung System ČKD) im Streckendienst nicht. Daher sind beide Loks überwiegend im Rangierdienst in Hřebeč und Mladjov eingesetzt. Die Grubenlokomotiven des Typs BND 30 sind ausschließlich im Werk Hřebeč beheimatet. Hauptheizhaus, Untersuchungsgrube und eine gut aus-

Tabelle 2: Technische Daten der Lokomotiven

Betriebs-Nr.		1	2	3	4	5	6			
Typ		St	K. u. k. H. B. R III.c-124	K. u. k. H. B. R III.c-(321)	Baulok	ST	600 BS 80	BND 30	BN 60 H	BNE 50
Hersteller		Kr.Li.	Kr.Li.	BD	O & K	KM	ČKD ČKD	TSS	TSS	Stavo
Fbr.-Nr./Baujahr		7485/20	7493/18	165/18	.../06?	1518/29	2992/51			
Bauart		Cl'n2t	Cn2t	Cn2t	Bn2t	Cl'n2t	Bn2t	B	B	B
Zylinderraddurchmesser	mm	200	200	220	165	250	245			
Kolbenhub	mm	300	300	300	300	320	300			
Dampfüberdruck	kp/cm²	12	12	12	12	12	14			
Rostfläche	m²	0,78	0,48/0,37	0,48		1,01	0,79			
Heizfläche insgesamt	m²	21,62	18,90/16,55	19,32		32,63	26,68			
Treibraddruchmesser	mm	600	600	600	580	640	700	450	550	450
Laufraddurchmesser	mm	600				600				
Achsstand	mm	1300	1320	1500	1000	1600	1400	1000	1200	1500
Gesamtachsstand	mm	4300	1320	1500	1400	4600	1400	1000	1200	1500
Vorräte: Wasser	m³	0,80	0,80	1,00		1,30	0,80			
Kohle	t	1,00	0,38	0,40		1,50	0,60			
Dieselkraftstoff	t							0,35	0,80	0,50
Leistung	PS	55	40	50	25—30	70	80	30	60	50
Höchstgeschwindigkeit	km/h	20	20	20		30	20	15	20	18
R_{min}	m	30	25	30		30	18	10	13	12
LüP	mm	7097	5018	5360		7780	6150	3775	4140	4410
Lokhöhe über SO	mm	2980	2980	2680		2930	2650	1450	2080	2460
Lokbreite	mm	1704	1704	1708		1850	1800	900	1150	1350
Dienstmasse	t	14,5	10,3	10,5		15,9	12,45	6,3	9,5	9,5
2460										
1350										
9,5										
Bemerkung-Nr.		1)	2)	3)	4)	5)	6)	7)	8)	9)

1) Als K. u. k. H. B. „R III.c-116" nach Wegscheid geliefert, nach Kriegsende bei Krauss in Stütztenderlokomotive mit spezieller Ausrüstung für Verbrennung der minderwertigen Kohle umgebaut, am 19. Mai 1920 von der Verwaltung der Mladjov-Hřebeč-Bahn übernommen. Baujahr wurde auf dem Fabrikschild geändert. Lokomotive erhielt nach dem zweiten Weltkrieg statt kupfernen eine neue für normale Steinkohle konstruierte Feuerbüchse aus Stahl.

2) Die erste von der Heeresbahnverwaltung zugeteilte Lokomotive, im Mai 1918 direkt dem Militär-Kommando Moravská Třebová für den Einsatz in Mladějov geliefert. Vereinfachte Kriegsausführung von Krauss in Linz, Helmholz-Steuerung, Flachschieber, Drehschieberregler, Ausmusterung 1971. In der Tabelle sind die bei Rekonstruktion geänderten Parameter angeführt.

3) Die Nr. 321 der zweiten zugeteilten Heeresfeldbahnlokomotive war nur vorgesehen, weil die Maschine erst am 9. Dezember 1918 nach dem Zerfall der Monarchie übernommen wurde. Vereinfachte Kriegsausführung Art Breitfeld-Danek (Fabriken Adamov-Blansko, Slaný), Heusinger-Steuerung;

4) Eine der ursprünglichen Baulokomotiven, verschrottet um 1939. Hersteller-Angaben ungeklärt!

5) Nach dem zweiten Weltkrieg folgte Umbau auf normale Steinkohlefeuerung.

6) Die jüngste Lokomotive stammt aus einer von ČKD-Praha in den 50er Jahren gebauten Serie für die Spurweiten 600—800 mm. Eigentümer bis 11. November 1954: Čs. stavební závody, n. p., Praha, bis 1. Dezember 1964: Západočeské keramické závody, n. p., Horní Bříza, Übernahme durch MLSZ Mladejov am 20. Dezember 1964. Die Lokomotive mit hoch liegendem Schwerpunkt neigt auf dem schadhaften Oberbau zum Umkippen. Gegenwärtig steht die Lokomotive als Reserve in Mladějov.

7) Grubenlokomotive

8) Ursprünglich: Motor-Typ Tatra 924 A 8 (60 PS-1500 U/min)

9) Dieser Loktyp wurde u. a. vom Kombinat Stavostroj mit verschiedener Ausrüstung und verschiedenen Motorentypen Tatra und Škoda gebaut.

gerüstete Werkstätte befinden sich im Werk Mladějov. Die Dieselmaschinen sind im Werk Hřebeč beheimatet. Alle Hauptausbesserungen des Lok- und Wagenparkes werden in Mladějov durchgeführt.
Die ursprünglichen Wagen hölzerner Bauart wurden überwiegend bis 1938 ausgemustert. Heute sind ausschließlich die stählernen Kippwagen üblicher Art eingesetzt. Der einzige Personenwagen wurde auf einem Untergestellt unbekannter Herkunft in eigener Werkstätte aufgebaut. Vor Inbetriebnahme der Wasserreinigungsanlagen wurden auch einige Kesselwagen mit einem Fassungsvermögen von 2 und 3 m³ eingesetzt.

Betriebsführung

Die Werkbahnleitung befindet sich in Mladějov. Sämtliche Zugfahrten erfolgen nach einem festen Fahrplan. Montag bis Freitag befahren die ganze Strecke mindestens drei Regelzugpaare (Abfahrt von Mladějov 5.00, 6.30 und 10.30 Uhr). Zusätzlich verkehren Bedarfszüge auch nachmittags. Zwischen Mladějov und Ausweiche „Na Veksli“ werden die leeren Wagen meist vor oder nach Regelzügen auf Sicht befördert. Oft ist auch eine Doppelbespannung üblich. Von der Ausweiche „Na Veksli“ führt eine Lokomotive den Leerwagenzug bis Hřebeč, die zweite Maschine kehrt dann nach Mladějov zurück. Für die Einhaltung der Fahrpläne sind die Lokführer verantwortlich.
Die aus 60 Wagen bestehenden Züge werden ausschließlich handgebremst. Gemäß der Betriebsvorschrift müssen 25% aller Achsen eines Zuges gebremst werden.
Im Jahre 1967 wurde die Lokomotive Nr. 2 und einige Wagen versuchsweise mit einer DAKO-Druckluftbrems-Anlage ausgerüstet. Der auf der kleinen Lokomotive unschön aussehende und riesige ČSD-Kompressor der Bauart D mit großer Masse verursachte sehr unruhige Laufeigenschaften. Nach mehrmaligen Radblockierungen und Entgleisungen von Lok und Wagen mußte die Druckluftbremse wieder entfernt werden.
Der Personenwagen wird gegenwärtig nur von einem Zugpaar für die Beförderung von Beschäftigten dieser Bahn eingesetzt.

Bisher kam es zu zwei schweren Unfällen. Im Jahre 1928 stürzte die Lokomotive Nr. 2 infolge schlechter Bremsung um. 1967 ereignete sich ein ähnlicher Unfall mit der Lokomotive Nr. 6.

Tips für Eisenbahnfreunde

Ein Besuch der Industriebahn Mladějov na Morave—Hřebeč lohnt sich für jeden Eisenbahnfreund. Das Fotografieren der einzigartigen und in Mitteleuropa letzten betriebsfähigen Heeresfeldbahn- und Stütztenderlokomotiven ist außerhalb der Werke Mladjov und Hřebeč beliebig möglich. Innerhalb der Werke muß eine Genehmigung vorliegen. Selbige wird ausschließlich durch die Direktion der MLŠZ (Moravské lupkové a šamotové závody, n. p., podnikové ředitelství, 679 63 Velké Opatovice) erteilt.

Tabelle 3: Technische Daten des Wagenparks

		Personenwagen „1“	Lastwagen der hölzernen Bauart		
Anzahl der Achsen		2	2	2	2
Radstand	mm	1 400	700	820	900
Raddurchmesser	mm	450	450		
LüP	mm	5 140	2 100	2 300	2 450
Höhe	mm	2 630 [1]	1 260		1 450
Leermasse	t	2,9	0,9		1,3
Tragfähigkeit	t	[2]	2,0		2,8

Bezeichnung		VV	Dv [3]	VLO	VLB
Anzahl der Achsen		2	2	2	2
Radstand	mm	800	400	900	900
Raddurchmesser	mm	450	290	450	450
LüP	mm	2 800	1 200	3 060	3 540
Höhe	mm	1 450	1117	1 447	1 447
Leermasse	t	1,1	0,8	1,1	1,4
Tragfähigkeit	t	3,0	2,4	4,0	4,0

Bemerkungen:
1) mit Ofenrohr 3150 mm
2) 14 Sitzplätze
3) nur für Stollenbetrieb bestimmt.

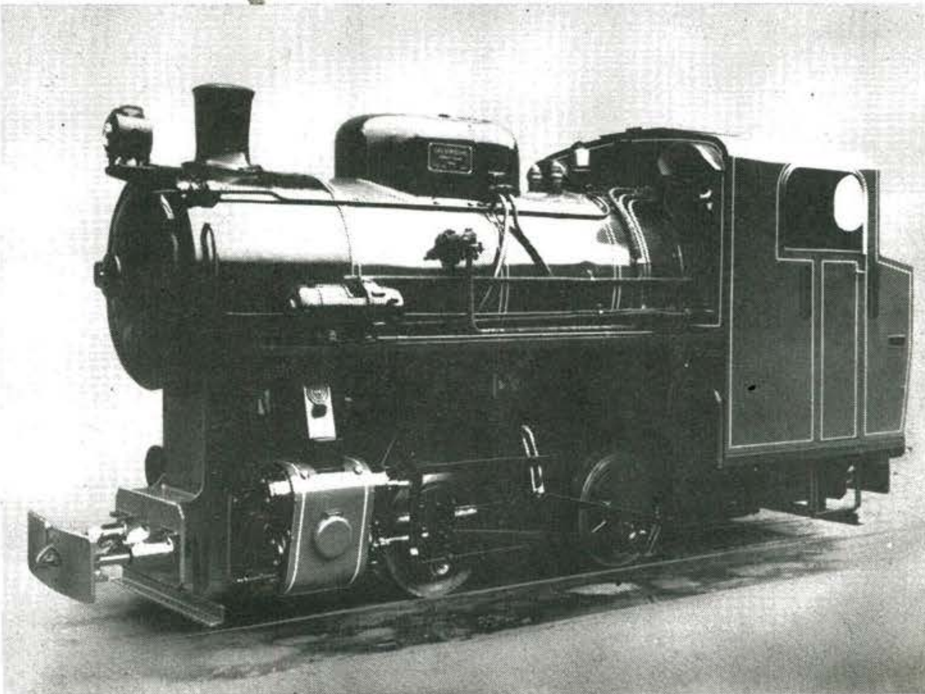
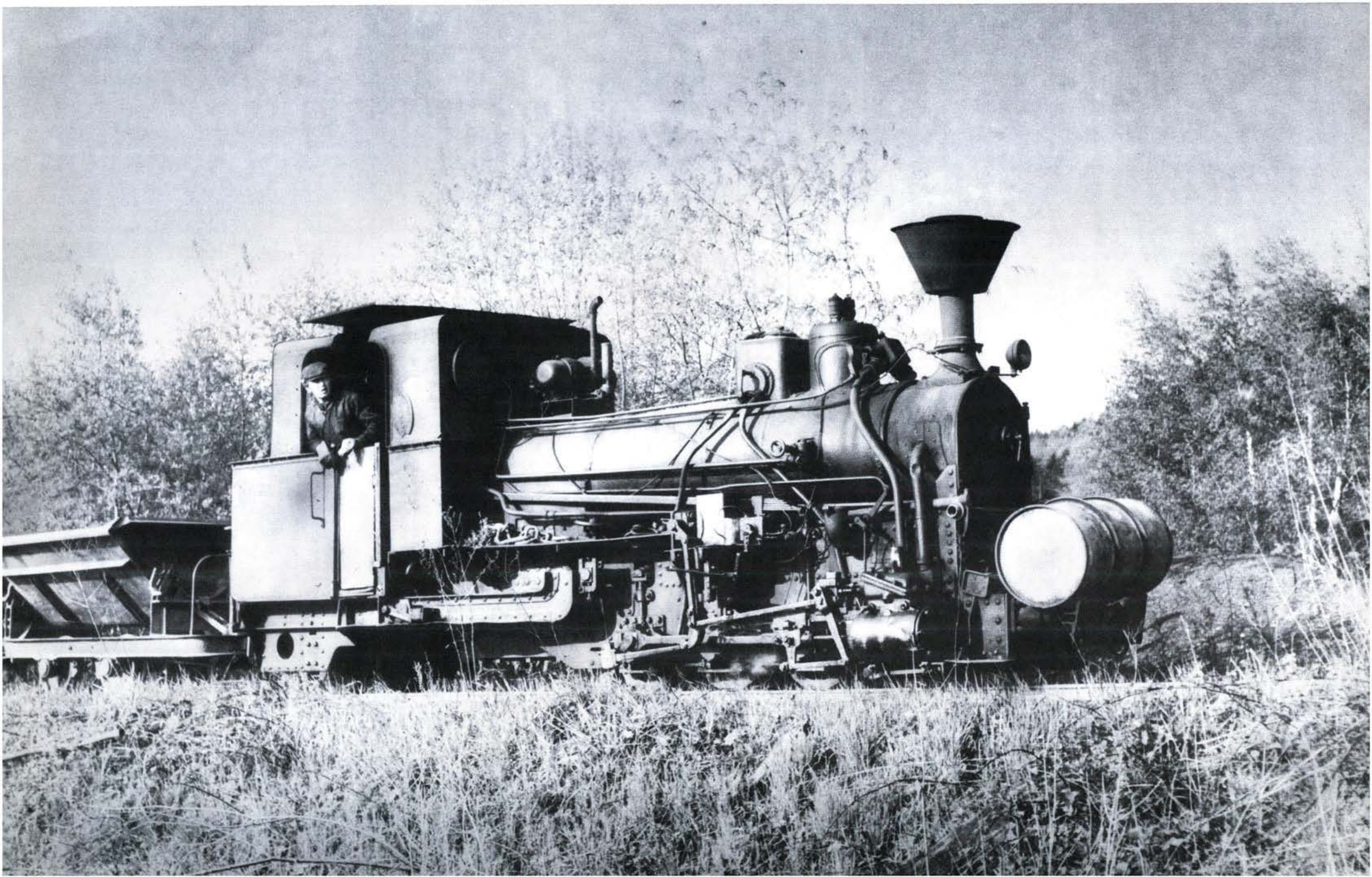


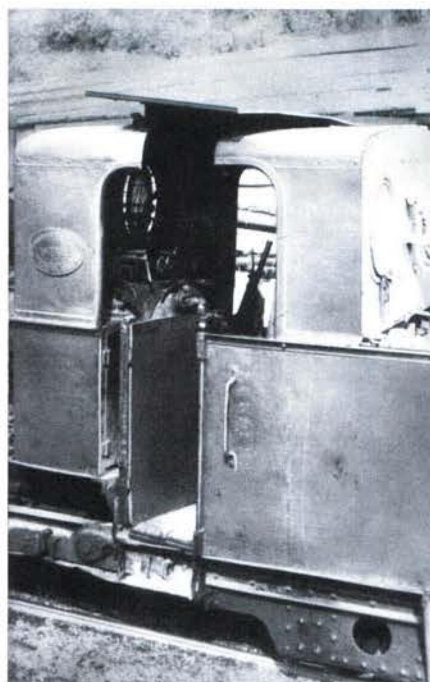
Bild 4 BS 80 — die modernste Lokomotive der Industriebahn. Weitere Maschinen dieser Art wurden in den 50er Jahren von ČKD-Praha für verschiedene Werkbahnen gebaut.

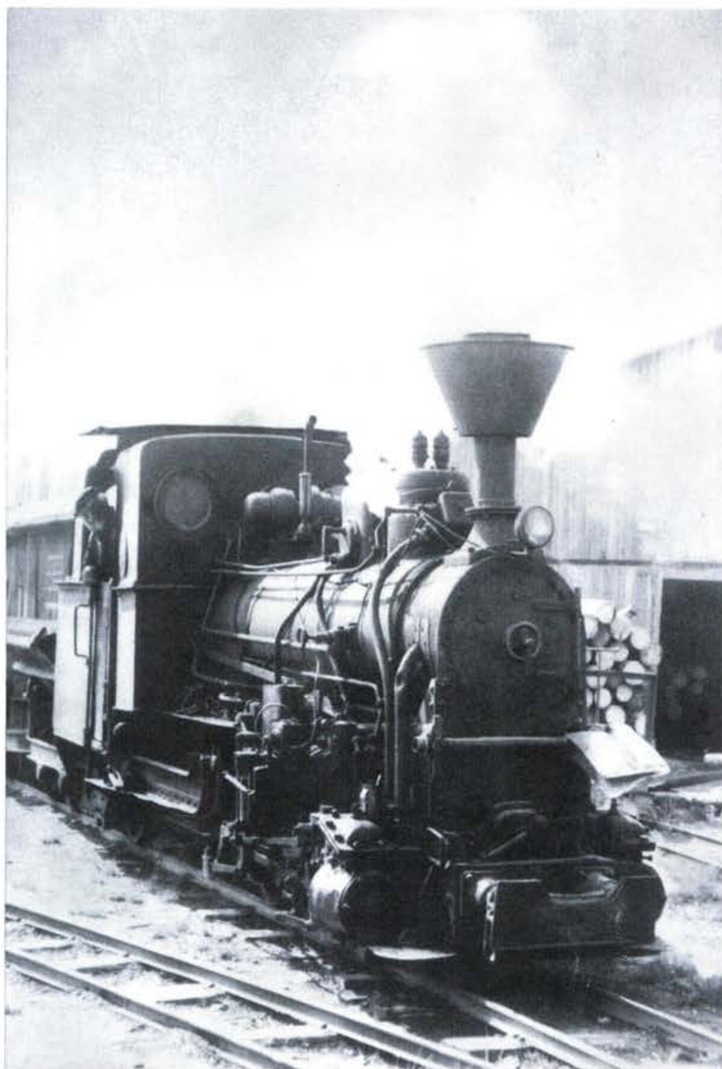
Fotos: K. Kieper (3), Sammlung des Verfassers (2); Zeichnungen: Verfasser (1), Beschaffung K. Kieper (1)

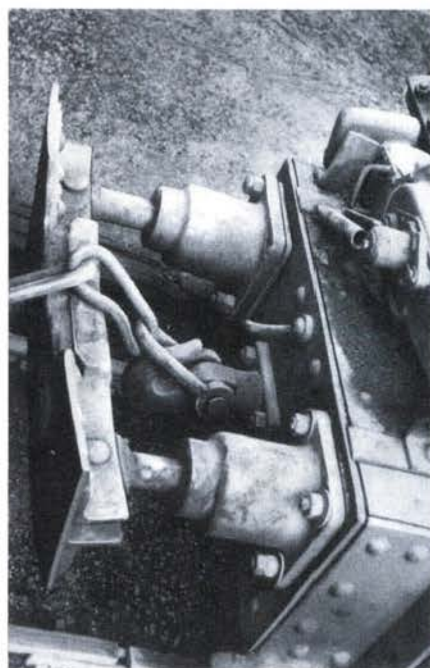
Stütztenderlokomotive *Foto: K. Kieper, Ahrensfelde*



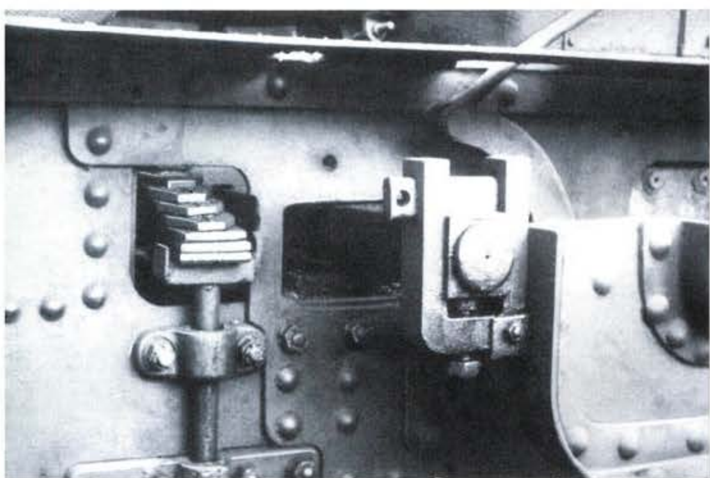
LOKBILDARCHIV

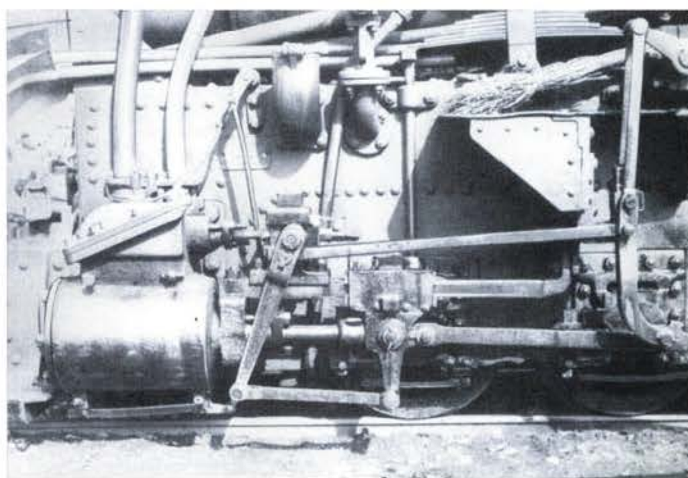


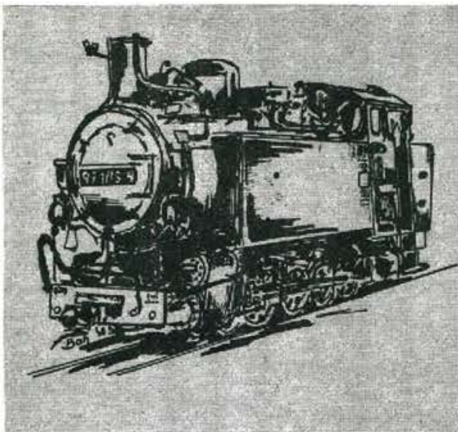




Fotos: K. Kieper, Ahrensfelde









Die 18. Leipziger Modelleisenbahnausstellung

Erinnerungen an die sächsischen Schmalspurbahnen. Das war das bestimmende Element, der vom 28. November bis 20. Dezember 1981 im Messehaus am Markt stattgefundenen 18. Leipziger Modellbahnausstellung.
Die Besucher sahen neben den 22 ausgestellten Modelleisenbahnanlagen auch eine Reihe von Vitrinen mit Dokumentationen und Erinnerungen sowie eine Vielzahl von Fotos sächsischer Schmalspurbahnen, die an das 100jährige Bestehen dieses beliebten Verkehrsmittels erinnerten.

Im Bettkasten untergebracht

Die fast 80000 Besucher der großen Ausstellung bekamen diesesmal weniger die großen und meist schon bekannten Anlagen der Arbeitsgemeinschaft zu sehen, sondern viele kleinere Heimanlagen bis hin zur N-Anlage im Bettkasten (siehe Bild 1). Ein netter Vorschlag für die Modelleisenbahner mit kleinen Neubauwohnungen.
Die Heimanlagen, mit viel Liebe und Mühe aufgebaut, zeigten gegenüber mancher Großanlage, was an guter Gestaltung und Modelltreue auch ohne konkretes Vorbild möglich ist. Diese in Leipzig gezeigten Heimanlagen waren, abgesehen von einigen bekannten Großanlagen wie „Rauhenfels" von der Gruppe Zentrum, „Wernersgrün" von der Gruppe „Klubhaus Arthur Becker" und „Klingenberg-Colmnitz" von der Gruppe Bw-Süd, ein echter Gradmesser modellbahnerischen Könnens und Fleißes der Mitglieder des DMV.
Sie zeigten auch gut durchdachte Detailszenen, die das Wissen um das Vorbild erkennen lassen.
Die Großanlagen waren dank ihres ständigen Fahrbetriebes immer dicht umlagert. Neu wurden die 0-Anlage der Schülergruppe der Leipziger AG gezeigt. 30 Jugendliche sind unter Leitung von Modellbahnfreund Rießling mit Eifer dabei, mit früherem Industriematerial und Umbauten einen Modellbahnbetrieb in dieser großen Nenngröße darzustellen. Die jetzt gezeigte Ausbaustufe läßt da noch einiges erwarten.
Neu war auch die Gemeinschaftsanlage der AG 7/4 Köthen, deren besonderer Anziehungspunkt ein gut gestalteter und sicher betriebener Ablaufberg, ein Magnet nicht nur für die Kinder war.

Ausschneidebögen viel gefragt

Außerdem ist die Gemeinschaftsanlage „Klingenberg-Colmnitz" hervorzuheben. Weniger die reichlich durchgeführten Neuerungen auf der Anlage — das hatten auch die anderen zu verzeichnen — hier war es ein auf der Anlage in großer Stückzahl verkehrender kurzer Klappdeckelwagen, Typ „Wuppertal". Dieses Modell, im Handel nicht erhältlich, wurde aus einem von Wolfgang Bahnert entwickelten Ausscheidebogen gefertigt.
Den Skeptikern sei gesagt: Auch ich zog bei dem Gedanken Ausschneidebogen erst einmal die Augenbrauen hoch. Doch eine Begutachtung des fertigen und lackierten Modells belehrte mich eines Besseren. Ein aus der Bastelkiste stammendes Untergestell — und man besitzt ein sehr gutes und nur über die Leipziger AG 6/7, Gruppe Bw-Süd, zu erhaltenes Modell.
An Heimanlagen waren gegenüber 1980 fast alle neu vertreten, die durchweg ein hohes Niveau aufwiesen. Für den Modelleisenbahner etwas befremdend war der bei fast allen Anlagen in hohem Maße vertretene Automatisierungsgrad.



Bild 1 *Ein besonderer Anziehungspunkt, die N-Anlage im Bettkasten. Eine Möglichkeit für Neubauwohnungen*

Bild 2 *Die Absperrungen verbogen sich an den Großanlagen. Hier ein Blick über die TT-Gemeinschaftsanlage „Wernersgrün" der Gruppe Klubhaus „Arthur Becker"*



Von vielen Besuchern diskutiert, stellt sich dabei die Frage nach der Beschäftigung mit diesem Hobby. Liegt diese nur in einem vorbildgerechten Bau der Anlage, oder sollte sie nicht auch auf den abwechslungsreichen Fahrbetrieb mit Handsteuerung angewendet werden? Aus der großen Reihe schöner Heimanlagen ist die $H0_e$-Anlage vom Modellbahnfreund Michael Lückert von der Leipziger Gruppe Ost, der auf einer 90 cm × 130 cm großen Anlage abwechslungsreichen Schmalspurbetrieb und ein großes modellbahnerisches Können zeigte, zu nennen.

Auch Vitrinenanlagen waren dicht umlagert

Herausragend waren weiterhin die Vitrinenanlagen „TT-Bahnbetriebswerk" von Rudolf Gutzschebauch – Gruppe Ost und „TT-Hafenbahn" von Wolfgang Uhlemann. Diese Vitrinenanlagen bildeten den Übergang zu Ausstellungsvitrinen mit „Spielzeug unserer Großeltern", in denen Spielzeugeisenbahnen aus den Anfängen gezeigt wurden, Vitrinen mit sehr guten Selbst- und Umbaulokmodellen von Hans-Gerhard Heinicke, vielen Modelleisenbahnern besser unter „Maus" bekannt, und Vitrinen mit Gebäudemodellen der AG 7/4 Köthen nach Originalvorbildern. Fortgesetzt wurde die Reihe der Vitrinen mit Modellen unserer tschechoslowakischen Freunde aus Kolin und dem Lokdopot in Usti n. Lab. sowie mit einer Vielzahl von Reminiszenzen an die sächsischen Schmalspurbahnen, die immer dicht umlagert waren.

Gotthardt-Bahn-Anlage wird verbessert

„Erkennst du das wieder? – Wo war das doch noch?" Solche und ähnliche Fragen waren an den Vitrinen oft zu hören, während an den Großanlagen suchende Blicke und viele Fragen der nicht anwesenden beliebten TT-Anlage „Gotthardt-Bahn" galten.
Eine kurze Rücksprache mit dem „geistigen Vater" und Leiter der Gruppe VEM/Medi der Leipziger AG, dem Freund Joachim Kruspe, klärte dies auf. Die Anlage wird zur Zeit überarbeitet, um 1982, anläßlich des 100jährigen Bestehens der Gotthardt-Bahn, verbessert den Anhängern und begeisterten Zuschauern wieder zur Verfügung zu stehen.
Insgesamt bot die 81er Leipziger Ausstellung ein neues, aber auf keinen Fall schlechteres Bild. Sie zeigte einmal mehr, daß auch mit vielen kleineren Anlagen eine abwechslungsreiche und auch anspruchsvolle Ausstellung zu gestalten ist.
Ein Gespräch mit dem Leiter der Ausstellung und gleichzeitig Vorsitzenden der Leipziger Arbeitsgemeinschaft 6/7, Wolfgang Bahnert, ergab, daß ein wesentlicher Anteil des Erfolges solch einer Ausstellung in der Vorbereitung liegt. Die Auswahl der angebotenen Anlagen hinsichtlich Motiv und vor allem qualitativen Stand und eine gute Synthese aus Anlagen, Vitrinen und Fotos sowie Dokumentationen sichern eine gut gestaltete, vielen etwas gebende Ausstellung, die auch den Zuspruch der Besucher erfährt.

E. Kühnlenz, Erfurt

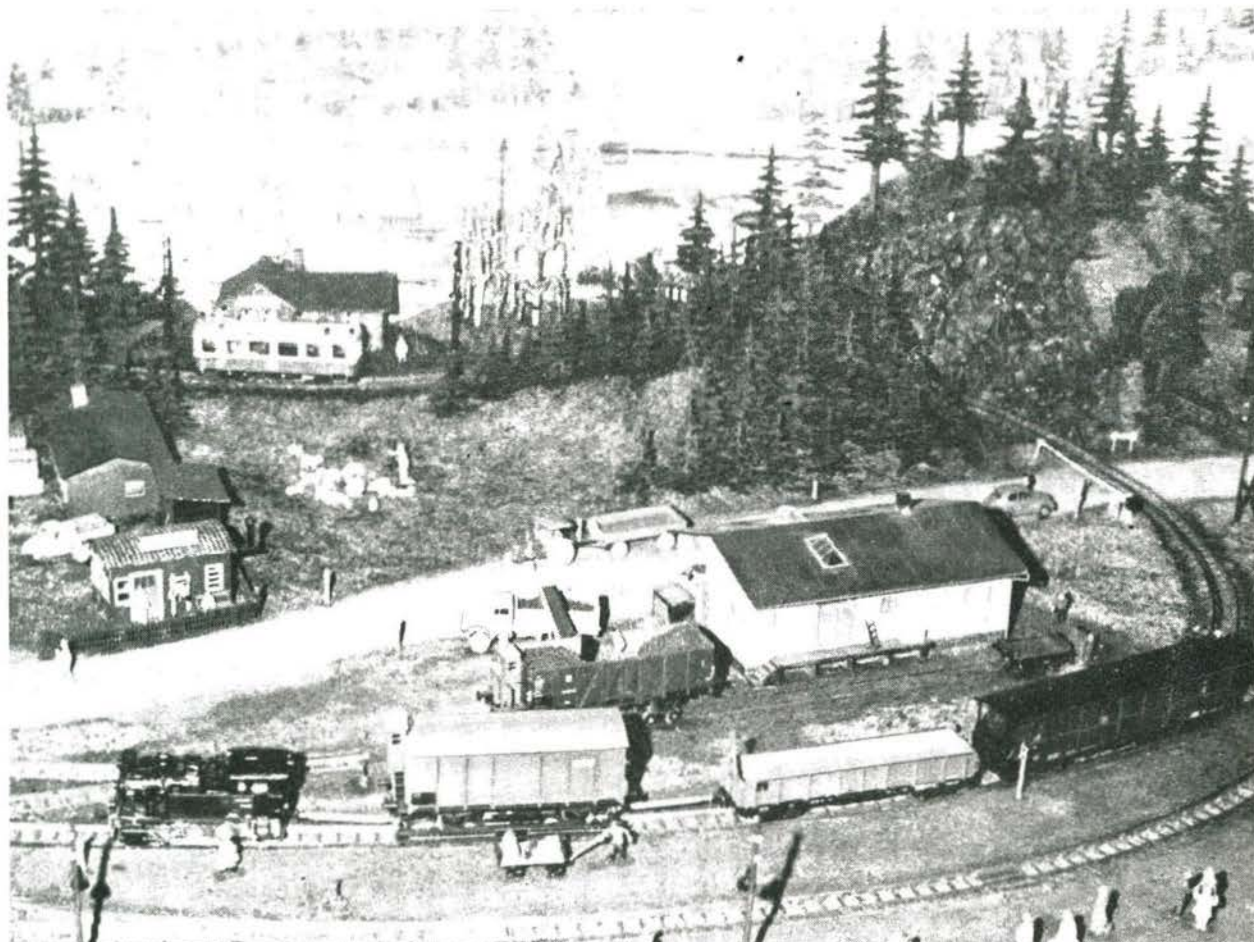


Bild 3 Anlagenausschnitt mit Rollwagenbetrieb auf 9 mm Gleis aus der hervorragend gestalteten $H0_e$-Anlage von Michael Lückert (Gruppe Ost der AG „Friedrich List")

Fotos: E. Kühnlenz, Erfurt

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Gründung von Arbeitsgemeinschaften in:
1055 Berlin
Vorsitzender: Herr Rudi Papenfuß, Thomas-Mann-Str. 57
7840 Senftenberg
Vorsitzender: Horst Bergmann, Seeadlerstr. 3
9116 Hartmannsdorf
Achim Poller, Leipziger Str. 8

Sonderzugfahrt Bezirksvorstand Cottbus
Für Teilnehmer der Fahrt am 18. April 1982 aus Richtung Cottbus besteht in Löbau Zusteigemöglichkeit.

Bezirksvorstand Berlin
Sonderzugfahrt am 8. und 9. Mai 1982 auf der Strecke Nauen—Kremmen—Oranienburg—Basdorf mit Museumslok 74 1230. Abfahrt Nauen ca. 8.30 Uhr, Ankunft Basdorf ca. 17 Uhr. Teilnahmepreis 15,— M; Vorzugspreis für DMV-Mitglieder und Kinder (bis 10 Jahre) 10,— M; jeweils einschl. Programmheft. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung erhältlich.
Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich, Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Anmeldungen durch Postanweisung bis zum 15. April 1982 unter Angabe der jeweiligen Fahrkarten sowie des gewünschten Fahrttermins (Angabe, ob Ausweichtermin möglich, erforderlich) an Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern nur über AG-Vorsitzenden als Sammelbestellung möglich.
Die Fahrkarten werden bis Ende April 1982 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Fahrkarten bzw. unvollständige Zusendungen sind bis 5. Mai 1982 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.

AG 4/38 — Weißenfels
Am 8. Mai 1982 von 9 bis 14 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Weißenfels Modellbahntauschmarkt. Tischbestellungen sind bis zum 19. April 1982 zu richten an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, AG 4/38, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a.

Wer hat — wer braucht?
3/1 Biete: H0, M 61; BR 64; BR 244; BR 69; BR 110; BR 130; BN 150; BR 80; div. Personen- u. Güterwg; VT 137 vierteil. Suche TT: ET 40; SP 45; ST 44; ST 47; EN 57; SP 47 (sämtl. PKP) sowie alte D-Zugwagen (Zeuke); Straßenbahnmodelle 1:20; Material über die PKP.
3/2 Suche: 0-Gleise (Dreileiter) u. and. Material in 0. Biete: H0-Holzschwellengleise; H0-Pico-Express-Gleise (mit Plastebahndamm); Piko E 44 0601 (besch.)
3/3 Suche: Modellbahnbücherei Bd. 1 u. 3; Material und Daten üb. die Japanischen Schnellzüge (Schinkansen); „Der Modelleisenbahner" 1—6/80, 9/80, 3—4/81.
3/4 Biete: Lokschilder 41 1061—5 u. 52 5524—5 im Tausch gegen and. Dampflokschilder.
3/5 Biete: BR 50; My 1125 DSB; R 204 SNCB; BR 23 (alles H0). Suche: Schienen in 0 (Zeuke); BR 120 ČSD; M 61 MAV; BR 84; BR 65; E 18; E 94 (ehem. Rehse-Baus.) in H0; „Der Modelleisenbahner" 1952, 58, 59, 61, 62, 64, 65, 69, 74, 76. Einzelhefte.
3/6 Biete: „Der Modelleisenbahner" 5,9/1978; 6,8/79; 5/80; 4/81; Broschüre zum 130jähr. Jubil. d. Dresden—Prager Eisenbahn; BR 80 in H0 (defekt); viertlg Doppelstockzug in N (defekt); einige ält. Straßenfahrz. in H0 bzw. deren Einzelteile im Tausch geg. techno-Modell $H0_e$-Fahrzeuge.
3/7 Suche: „Dampflok-Archiv 1 u. 2".
3/8 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jg. 1953 bis 10/1965; „Rollen, Schweben, Gleiten" (unkonvent. Verkehrsmittel). Suche: Fahrzeuge in 0 (Zeuke, Stadtilm); Brücken u. Bahnhofsbauten (1:45, 1:32).
3/9 Biete: Dampfloklaterne; elektr. Straßenbahn. Suche: Dampflokschilder; BR 42, 80, 81, 84, 91, 23.
3/10 Biete: H0, div. Loks u. Wagen (Liste anfordern). Suche: H0, Dampfloks (u. a. BR 03 — Schicht; 42; 62; 84; 91); Einschienenbahn (PIKO); ETA rot-elfb.; Wagen „Altenberg"; Dampflok- u. ält. Eisenbahnliteratur; Lokschilder.
3/11 Biete: Triebfahrz. u. Wagen in H0, $H0_e$, 0, I (DDR-Prod. u. Eigenbau). Suche: Dampflokschilder (keine EDV-Nr.); E-Lokschilder ält. Baureihen sowie Gattungs-Fabrik-, Bw-, Rbd- und DR-Schilder.
3/12 Biete: H0, E 11; Schnellzugwg; Kesselwg; Lok in 0 (3-achs.); versch. Güterwg. Suche: Alles üb. d. Eisenbahnnetz i. d. Schweiz; Bauanleitung Ce 6/8 (Krokodil); TT, E 70; T 334; BR 23 alt; Schnellzugwagen alt; Schnelltriebwg Transit; Modellbahnpraxis 1/2/3/4/6.
3/13 Biete: „Eisenbahnsignale A—Z"; „Reisezugwagen-Archiv"; Kursbuch 1974, 1980; „Der Modelleisenbahner" 1,3,4/81; in H0 E 44 (AEG); E 46; V 200 (DB); VT 137 (blau-elfenb.) Oberleitung. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1976; „Die Modelleisenbahn 2"; Kl. Modellbahnbücherei Bd. 6 u. 7; „Der Modelleisenbahner" 1,2/64; 4,6,8/66; H0, BR 42 u. 84 (nur Tausch).
3/14 Biete in $H0_e$: Personen- u. Güterwg 2-achs. im Tausch gegen BR 23 od. BR 84 in H0.
3/15 Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Harzquer- u. Brockenbahn"; „Die Selketalbahn".
3/16 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1980. Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Die Spreewaldbahn"; „Eisenbahnjahrbuch 1981".
3/17 Im Tausch gegen Dampflok-Literatur abzugeben: „Chronik d. Cottbuser Straßenb."; „Die Straßenb. in Plauen"; „75 Jahre Nordhäuser Straßenb."; DLA 3; „Historische Bahnhofsbauten".
3/18 Biete: „Die Modelleisenbahn 3"; „Das Signal" Heft 27—35 (gebunden) sowie Heft 3, 5, 22, 24, 25. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1971, 1977; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Modellbahnpraxis TT" Heft 1—5.
3/19 Suche div. Bilder u. Unterlagen zu den endg. DRG-Loks (auch leihweise).
3/20 Suche in N: BR 55, PIKO, (DR od. ČSD) u. a. gute Eigenbauten.
3/21 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1/1976; 7/77; 7, 9, 12/78. Suche: dto. 9/59; 5, 8, 9/74; 7/81.
3/22 Suche: „Die Harzquer- und Brockenbahn".
3/23 Biete: Schmalspurbahn-Fotosammlung (Fotos u. Negative). Suche: H0, Radsätze BR 23; Unterlagen u. Fotos BR 95^0
3/24 Biete: „Das Signal"; Modelleisenbahnkalender und Eisenbahnkalender jeweils alle Ausgaben. Suche: Dampflok-Archiv Bd. 2 u. 3; Fahrzeuge Nenngr. TT.
3/25 Suche: „Die Baureihe 01".
3/26 Biete: Eisenbahnjahrbücher 1978—1980; „Die Eisenbahn — Fahren u. Leiten". Suche: BR 23; SVT 175, Görlitz
3/27 Suche: H0, 0-Wagen m. Bremserhaus; VT 135 DB; „Modellbahnhandbuch"
3/28 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1—29 kompl. Suche: „Straßenbahn-Archiv".
3/29 Biete: Dampfloks in N. Suche: Automodelle in H0 (nur Tausch).
3/30 Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Reisezugwagen-Archiv"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz" sowie alte Kursbücher vor 1950.

Große Fahrzeugschau, Modelleisenbahnausstellungen, Traditions- und Sonderfahrten

Zum Tag des Eisenbahners 1982 werden in Verbindung mit dem Jubiläum „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt" in der Zeit vom 5. Juni bis 13. Juni 1982 in Erfurt folgende Veranstaltungen durchgeführt:

- Fahrzeugschau auf dem Gelände des Bahnhofs Erfurt West mit Loks aller Traktionsarten,
  u. a. 01 005, 01.1, 55 669, 57 3297, 58 261, 95 1027
  Öffnungszeiten: täglich 10—19 Uhr
- Modellbahnausstellungen der Arbeitsgemeinschaften
  4/1 Erfurt im Speiseraum der Rbd (nur am 12. u. 13. 6.)
  4/33 Erfurt im Gebäude des Rba Erfurt
  4/50 Erfurt in der Karl-Marx-Allee (Gebäude Schuhkombinat)
- Traditionsfahrten zwischen Erfurt Hbf/Erfurt Nord und Erfurt West

  Fahrzeiten werden örtlich bekanntgegeben.

DMV-Sonderfahrten am 16. 6. 1982 von

- **Magdeburg Hbf über Sangerhausen nach Erfurt Hbf und zurück**
  mit BR 03 oder 01
  Abfahrt gegen 8 Uhr
  Ankunft gegen 21 Uhr
  Fahrpreise: DMV-Mitglieder und Kinder 4—10 Jahre: 24,—M
  Nichtmitglieder: 34,—M

Teilnahmemeldungen an
DMV — BV Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Str. 253

- **Dresden Hbf—Leipzig Hbf—Erfurt Hbf und zurück**
  (Zustieg in Riesa und Weißenfels möglich)
  mit BR 204 und 218

Abfahrt	Dresden	gegen	6.30 Uhr
	Leipzig	gegen	8.30 Uhr
Ankunft	Leipzig	gegen	19.00 Uhr
	Dresden	gegen	20.30 Uhr

Fahrpreise: DMV-Mitglieder und Kinder 4—10 Jahre:

ab Dresden:	30,—M
ab Leipzig:	18,—M
Nichtmitglieder	
ab Dresden:	40,—M
ab Leipzig:	28,—M

Teilnahmemeldung
ab Dresden bzw. Riesa an:
DMV-BV Dresden, 8060 Dresden, PSF 325
ab Leipzig bzw. Weißenfels an:
DMV-BV Halle, 7010 Leipzig, Georgiring 14

- **Gera Hbf—Jena-West—Erfurt Hbf und zurück**
  mit BR 41

Abfahrt	Gera	gegen	7.30 Uhr
	Jena-West	gegen	8.30 Uhr
Ankunft	Jena-West	gegen	17.30 Uhr
	Gera	gegen	18.30 Uhr

Fahrpreise: DMV-Mitglieder und Kinder 4—10 Jahre

ab Gera:	15,—M
ab Jena-West:	10,—M
Nichtmitglieder	
ab Gera:	25,—M
ab Jena-West:	20,—M

Teilnahmemeldung an:
DMV-BV Erfurt, 5010 Erfurt, PSF 725

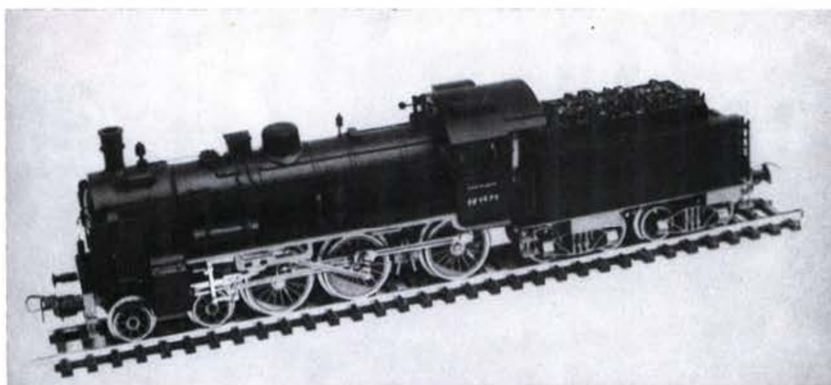
- **Meiningen—Erfurt Hbf und zurück**
  (Zustieg in Suhl möglich)
  mit Lok 62 015 und Traditionstrain (4achsige Eilzugwagen)
  Abfahrt Meiningen gegen 8 Uhr
  Ankunft Meiningen gegen 19 Uhr
  Fahrpreise:

DMV-Mitglieder und Kinder 4—10 Jahre:	15,—M
Nichtmitglieder:	25,—M

Teilnahmemeldung an:
DMV-BV Erfurt, 5010 Erfurt, PSF 725

Im Fahrpreis sind enthalten:
- Hin- und Rückfahrt
- Traditionsfahrt nach Erfurt West
- Lokausstellung, Fotogenehmigung
- Mittagessen aus Gulaschkanone in Erfurt West.

Fotohalte bei den Sonderfahrten sind nicht vorgesehen.
Teilnahmemeldung **nur per Postanweisung** an die genannten Bezirksvorstände **bis 21. Mai 1982.**



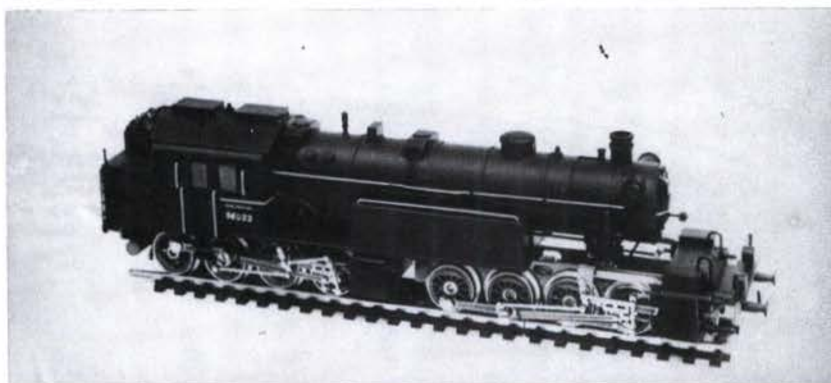
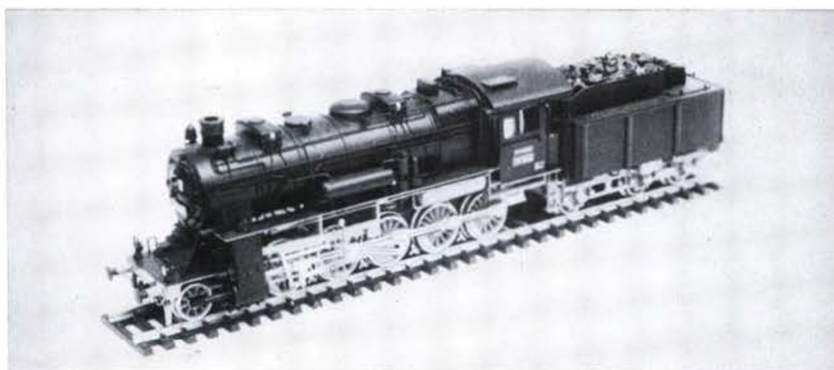


Bild 1 2'Ch2-Personenzuglokomotive der Baureihe $38^{10\text{-}40}$ der DR (ex pr. P8) gekuppelt mit dem Tender pr. 2'2' T21,5.

Bild 2 Schwere D'Dh4v Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 96° der DR (ex bay. 6t2 × 4/4).

Selbst gebaut

Seit mehreren Jahren befaßt sich unser Leser Rudi Haubold, Mitglied der AG 3/13, mit dem Selbstbau von Dampflokmodellen in der Nenngröße H0. Die Modelle entstanden fast ausschließlich mit Klebe- bzw. Löttechnik aus Messing, Aluminium, Stahl und glasfaserverstärktem Miramid. Es wurden lediglich Motoren, Radsätze und teilweise auch Zahnräder, Puffer sowie Kupplungen der Industrie-Produktion verwendet. Veröffentlichte Baupläne im „ME", Maßskizzen aus dem Dampflokarchiv und verschiedene Fotos dienten als Unterlagen für die Herstellung dieser Fahrzeuge.



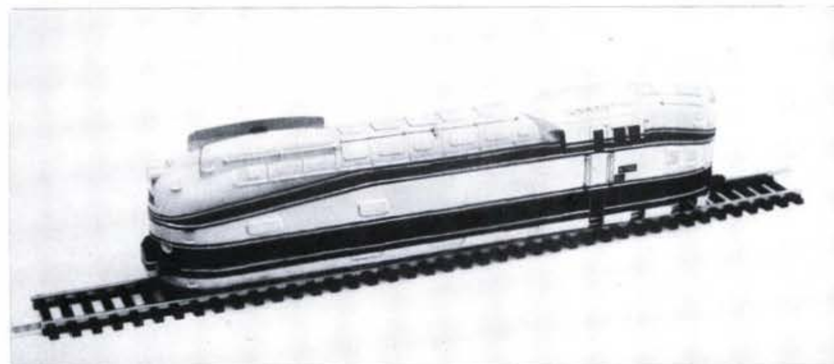


Bild 3 1'Eh3-Güterzuglokomotive der Baureihe 58^{10-21} der DR (ex pr. G 12) gekuppelt mit dem Tender pr. 3T20.

Bild 4 2'C3'h3-Schnellzugtenderlokomotive 61 002 der DRG.

Fotos: R. Haubold, Mittweida

ISSN 0026-7422

